

marmara ve boğazlar dergisi

Birlik Yayın
Organıdır

İÇİNDEKİLER

MARMARA VE BOĞAZLARI BELEDİYELER BİRLİĞİ

MARMARA VE BOĞAZLAR DERGİSİ

Yıl : 2 Cilt : 2 Sayı : 13 - 14

EYLÜL - EKİM 1976

«TÜRKİYE BELEDİYELER BİRLİĞİ» KURUCU ÜYESİ BELEDİYE BAŞKANLARININ, ANKARA BELEDİYE BAŞKANI VEDAT DALOKAY'IN GÖREVDEN ALINIŞI NEDENİYLE BASINA YAPTIĞI AÇIKLAMA

(6.10.1976)

Ankara Belediye Başkanı Vedat DALOKAY'ın, 1 Ekim 1976 tarihinde İçişleri Bakanlığınca görevden alınması ANTİ - DEMOKRATİK ve HUKUK - DIŞI bir davranıştır.

Anayasaya, Belediye Yasasına, Danıştay İçtihatlarına ve demokratik geleneklere açıkça aykırı olan bu uygulama, belirli bir süreden beri Türk toplumunun ve demokrasisinin gelişmesine karşı yürütülen saldırıların en vahim örneklerinden biridir.

Halkın seçtiği ve ancak onun oylarıyla, ya da bağımsız yargı organlarının kararıyla görevinden alınabilecek olan bir belediye başkanını, halkın anayasalseçme ve seçilme hakkını hiçe sayarak görevden almaya yeltenmek, çağımız adına utanç verici bir olaydır.

Bu olay, son zamanlarda «olağanüstü» yöntemlerle, başta toplumumuzun tüm değerlerinin gerçek yaratıcısı emekçilerimiz olmak üzere, geniş halk kitleleri, Türk Mahallî İdareleri ve ülkemizin gelişme, ilerleme ve daha insanca bir düzene kavuşmasından yana olan tüm güçler üzerinde uygulanan yoğun baskının bir devamı niteliğindedir.

Anayasamızın «Mahallî İdarelere, görevleri ile orantılı gelir kaynakları sağlanır» diyen emredici hükmünü ve benzerlerini yıllardır askıya alan ve bu yüzden de Türk Belediyelerini, kentlerimizde yaşayan milyonlarca insanın barınma, beslenme, sağlık ve eğitim gibi en hayati ihtiyaçlarını karşılamaktan yoksun bırakanlardan BİZLER, TÜRK BELEDİYELERİ OLARAK YENİ BASKI YASA VE UYGULAMALARI DEĞİL, HALK YARARINA VE ONA HİZMET KÖTÜRMEYE OLANAK TAŞIYICI YASALAR İSTİYORUZ.

Uzun bir süreden beri, Anayasal Mahallî İdarelerimizi malî olanaksızlığa mahkûm edip, etkisiz bırakmak isteyen anlayış, şimdi de bu idarelerimizin yetkilerini bütünüyle yok etme çabası içine girmiştir.

Kısa bir süre önce T.B.M.M.'ne sevkedilen «İstanbul Metropoliten Hizmet Birliği» yasa tasarısıyla, İstanbul ve bölgesinden başlayarak Mahallî İdarelerimizin tüm yetkilerini elinden almaya ve halkın seçtiği anayasal organların yetkilerini kendi memurlarına devretmeye kalkışanlar, bir hafta önce 2,5 milyon halkın seçilmiş temsilcisi İstanbul Belediye Başkanı Ahmet İSVAN'ı Avrupa Konseyindeki görevine göndermek istemeyenler, bugün de Başkent Ankaranın 2 milyonluk halkının temsilcisi Vedat DALOKAY'ı görevinden almaya çalışmaktadırlar.

Türk halkına yaşama ve gelişme hakkını çok gören ve bu halkın seçtiği Belediye Başkanlarını çağ - dışı ve hukuk - dışı yöntemlerle görev yapmaktan alıkoyup, sonra da görev yapmadıkları gerekçesiyle işten el çektirmeye kalkanları, halkımızın çok yakın bir gelecekte, demokratik yöntemlerle işten uzaklaştıracağı inancıyla tüm Türk Belediyelerini, Mahallî İdarelerini ve demokratik güçlerini bu anlayışa ve uygulamalara karşı ortak mücadeleye çağırıyor ve;

1. Anayasa ve hukuk - dışı uygulamanın doğrudan sorumlusu İç İşleri Bakanı Oğuzhan Asiltürk'ün istifasını,
2. Görevinden usulsüz alınan Ankara Belediye Başkanı Vedat DALOKAY'ın görevinin başına dönmesini istiyor, ve
3. 1 Ekim 1976 tarihini, Türk Belediyecilik tarihinin «KARA GÜN'ü ilân ediyoruz.

Ahmet İSVAN (İstanbul Bel. Bşk.)
H. Hilmi ÖZGÜN (K.Çekmece Bel. Bşk.)
Metin ASLAN (Çınarcık Bel. Bşk.)
M. Ali BAKLÜ (Kartal Bel. Bşk.)
Tayip ŞENGÜL (Sefa Bel. Bşk.)
Hüseyin Avni ŞİRİN (Yarımca Bel. Bşk.)
Yaşar AYDINER (Armutlu Bel. Bşk.)
Çağlayan EGE (Çatalca Bel. Bşk.)
Ahmet ENÖN (Marmara Adası Bel. Bşk.)
Kâzım CANDANER (Bahçecik Bel. Bşk.)
İbrahim ARI (Büyükçekmece Bel. Bşk.)
Hamdi TAŞDEMİR (Yuvacık Bel. Bşk.)
Hasan YILMAZ (Aslanbey Bel. Bşk.)
Haşim BAŞTÜRK (Kızderbent Bel. Bşk.)
Yalçın KIZILAY (Maltepe Bel. Bşk.)
Süleyman SOLAK (Gölcük Bel. Bşk.)
Cahit APAYDIN (Eceabat Bel. Bşk.)
H. Avni BAŞER (Şarköy Bel. Bşk.)
Erol KÖSE (İzmit Bel. Bşk.)
Hasan ÖZTEKİN (Halkalı Bel. Bşk.)
Nusret SUNGUR (Yalova Bel. Bşk.)
R. ÖZCAN (Marmara Ereğlisi Bel. Bşk.)
Hüseyin TETİK (Hereke Bel. Bşk.)
Yusuf BİLSEL (Pendik Bel. Bşk.)
Hüseyin TANIDIK (Lapseki Bel. Bşk.)
Ç. Kaya İNCE (Değirmendere Bel. Bşk.)
Ali YERLİKAYA (Kocasinan Bel. Bşk.)



«MARMARA VE BOĞAZLARI BELEDİYELER BİRLİĞİ GENEL KURULUNDA İSTANBUL BELEDİYE BAŞKANI SAYIN AHMET İSVAN'IN KONUŞMASI

Belediye Nedir?

Sayın Başkan, Sayın Parlamenterler, Sayın Üniversite Öğretim Üyeleri, Gözlemciler, değerli Belediye Başkanları!

Konuşmacı olarak karşınıza çıkmak gerçekten güç, hele böyle bütün gün yorulduktan sonra... İzin verirseniz konuşmama bir soru ile gireceğim; Belediye Nedir? Sorumu yineliyorum: Belediye Nedir?...

Sanıyorum toplantımızda ele alınması gereken en önemli sorun budur. Çevrenin kirlenmesi ile mi uğraşacaksınız? Belediyenin ne olduğunu bilelim. Ulaşımla mı uğracaksınız? Belediyenin ne olduğunu bilelim.

Bugünkü belediyeler en az şu saydığımız önemli sorunlarla başarılı olarak uğraşmamıza olanak vermiyecek kuruluşlardır. Göreve başladığımdan beri yinelediğim bu gerçeğin altını bir kez daha çiziyorum. Bu çizgiyi çekerken kınandığımı da biliyorum. Diyorlar ki, başarılı Belediye Başkanı yasalardan yakınmaz, yetki aramaz, elindeki olanakları değerlendirerek ne yapabilirse onu yapar. Eğer benim bu toplantıya bir katkım olabilecekse bu sav'ın yanlış olduğunu bir kez daha anlatmaktır.

Sorunları yoğunlaşmamış küçük belediyelerde ola ki belediye Başkanının becerisi, becerikli adam oluşu önemli olabilir. Ama kentler büyüdükçe kentlerin sorunları, örneğin; İstanbul'da, Ankara'da, İzmir'de, Adana'da olduğu gibi yoğunlaştıkça belediyecilik bir beceriklilik sorunu olmaktan çıkar. Belediyecilik çok daha çağdaş anlayışla bir toplum yönetim biçimidir. O zaman belediye kuruluşlarının yeterli mi yetersiz mi oluşu daha doğrusu benim başta sorduğum belediyenin ne olduğu ortaya çıkar.

Bugün İstanbul Belediye Başkanının yardımcısı izine çıkmak isterse İçişleri Bakanı'nın olurunu almak zorundadır. Bu dayanılmaz bir haksızlıktır. Belediyecilerin bunun bilincine varmaları, sorunlara yozlaştırılmadan karşı çıkmaları gerekir. Ben belediyecileri nerede bir arada görsem sorunumuzun ne olduğunu bildirmek, bir daha söylemek gereğini duyuyorum. Çünkü bu sorun en yoğun olarak yurdumuzun en büyük kenti İstanbul'da kendini göstermiştir. Arkadan diğer kentlere sıra gelecektir. Hiç bir belediyemizde bugün belediyelerin yetersiz bir kuruluş oluşunun önemi; İstanbul'da da olduğu kadar kendini duyurtturmadı. Belediyeler ne kadar büyükse sorunlar da o kadar büyük, o kadar zararlıdır. Onun için bu acıyı öncelikle duyan kişi olarak söylüyorum; ufak belediyelerimiz yarın aynı sorunlarla karşı karşıya gelecektir, sonucunu da bildiriyorum; bu Türkiye'yi bir çıkmaza götürecektir.

Yürürlükteki anayasamıza bir yandan genel yönetimi öngörmekte bir yandan da belediyelerin yeterli gelir kaynaklarına kavuşturulmasını istemektedir. Parlamentomuz —Ödeme olanağını düşünmeden, kaynaklar getirmeden— yürürlüğe soktuğu yasalarla belediyelere parasal yük getirebilmektedir. Birliğimiz genel kurulu çok yerinde aldığı bir kararla; memur ikramiyelerinin katsayısının 30 kata çıkarılması nedeniyle Anayasa Mahkemesine gidecektir. Çelişkiler dayanılır olmaktan çıkmıştır. Ne var ki, toplum yararına direnen belediyeler olarak, dayanacağız; bu tönteml kamuoyuna anlatarak. Aldatıcı küçük başarılarla yetinmeyip, çabamızı yasal yollardan sürdüreceğiz.

⟶

Küçük başarılardan iki örnek vereyim :

Sıkıyönetim döneminde uygulanan ulaşım düzenini —Arkadaşlarımın dayatmasına karşın— sürdürmedim. Türkiye'de düzen sağlamanın yolu asker eliyle olur, savını sürdürmemek için. Bir diğer örnek;

Belediye Zabıtasının baskısı ile Talimhanede, Karaköy'de, Perşembe Pazarında duran arabaları kaldırdık, götürdük, daha özeti yasal bir kılıfa uydurduk bu işlemi. Yanlış bir yere parkedilmiş bir aracı kaldırmanın hizmet ücretini meclisimizden geçirdik, bunun karşılığı 100.— TL. dır dedik, ayrıca Klm. başına 10.— TL. taşıma ücretidir, dedik. Biz şimdi belediye olarak araba çektirmeyi ceza olarak değil, (Çünkü ceza alamayız) hizmet karşılığı 200 - 250.—TL. alabiliyoruz. Bu yöntemle ortalık bir müddet düzeldi. Şimdi ne diyorlar biliyor musunuz? Bak gördünüz mü, istenince yapılabilirmiş. Demek istedikleri şu : Yasalar yetersiz değilmiş... Yasalarla çelişki varsa, bu çelişkiyi biz yapalım isteniyor, yani yasalar istemese bile biz yasalara karşın iş yapalım? Ama bu bir bakıma yasaların üstünlüğü kuralı içinde, bindiğimiz dalı kesmek değil midir? Amaç 3, 4 yerde yanlış park edilmiş arabanın engellenmesi değil, cehennem yaşantısını değiştirmektir. Anlatmak istediğim; yürürlükteki çağdışı kalmış yasalarla bu gün için, gerçek bir kent düzeninin kurulamıyacağıdır.

Son olarak bir noktaya değinmek istiyorum : Çok kişinin paylaştığı, benim aklımın almadığı bir konu da «Politikacıların belediyelerin yeterli gelir kaynaklarına sahip olmamasını istedikleri» savıdır. Nedeni; yurddaştan yeni bir vergi alacaksın, belediyeye yeni gelir kaynağı bulacaksınız, bu takdirde parlamento yıpranır... Hiç inanmıyorum buna... Böyle bir kuşku varsa, parlamento yeni gelir kaynakları bulma yetkisini belediye meclislerine vermelidir. Belediyeci olarak, meclis üyesi olarak biz de politikacıyız. Yıpranmaksa, biz de yıpranırız.

Belediye gelir yasasının çıkmayışı, onu çıkaracak parlamenterlerin yasayı çıkardıkları için yıpranmalarından değildir. Yerel Politikacı ile Merkezdeki politikacının çelişkisidir bu. Eğer, İstanbul'u biz yönetmiş olsaydık, yönetiyor olsaydık 18 Bakanlık yerine biz İstanbul'da şimdi olduğumuzdan daha güçlü politikacılar olurduk.

Bunca yorgunluğunuzdan sonra beni dinlediğiniz için teşekkür eder, saygılar sunarım.

Özetliyerek Yayına Hazırlayan
Devlet ÖZTÜRE
İstanbul Bürosu Memuru

BİRLİK HABERLERİ

HAVA VE DENİZ KİRLENMESİNİ ÖNLEMEK İÇİN SEKA 90 MİLYON PETKİM 70 MİLYON LİRALIK YATIRIM YAPIYOR

Birliğimizin yasal yollardan yaptığı girişim ve savaşımlar sonucu; artıkları ve gazları ile İzmit Körfezi kıyıları ile doğa ve insan sağlığını olumsuz yönde en çok etkileyen kuruluşlardan SEKA 90, PETKİM A.O. lığıda 70 milyon liralık yatırım (Tasfiye) tesisi yapmağa karar vermiş bulunmaktadır.

Birliğimize yapılan açıklamaya göre;

Petkim Genel Müdürü Firûzan ARDIÇ tesislerin ihale edildiğini, engeç 10 ay sonra devreye girecekleri̇ni,

Seka Yönetim Kurulu Üyesi Turgut ÖZALP ise, 90 milyon liraya mal olacak tesislerin proje çalışmalarının tamamlandığını, pek yakında üstencisine ihale edileceğini bildirmişlerdir.

●

TÜRKİYE BELEDİYELER BİRLİĞİ KURULDU

SELÂHATTİN YILDIRIM KOORDİNATÖRLÜĞE ATANDI

Marmara Adası Belediye Başkanı Ahmet ENÖN'ün girişim, Birliğimizin öncülüğünde; «Belediyelerin kendi güç ve sınırlarını aşan tüm sorunların ortaklaşa çözümlenmesini sağlıyacak» TÜRKİYE BELEDİYELER BİRLİĞİ'nin 28 - 29/Ağustos/1976 günleri MARMARA ADASI'nda;

İstanbul, Ankara, Adana, Antalya Belediyeleri ile Zonguldak Metropoliten Alan Belediyeleri Birliği, Kocaeli Belediyeler Birliği, Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği ve üye belediyelerinin kurucu olarak katıldığı Genel Kurulun'da Birlik Ana Tüzüğü görüşülerek kabûl olunmuştur.

Türkiye'de mevcut 1760 belediyenin katılacağı birliğin kuruluş hazırlık ve yasal işlemlerini koordine etmek üzere İzmit Belediyesi Başkanlık Danışmanı Selâhattin YILDIRIM Birlik Encümeninin 28/8/1976 gün 11/8 no'lu kararı ile görevlendirilmiştir.

Merkezinin Ankara olacağı saptanan Birliğin — Kuruluş işlemleri sonuçlanıncaya kadar — geçici merkez bürosu olarak Cağaloğlu/İSTANBUL Babıali Caddesi Tasvire Han Kat: 2 No: 29 no'lu oda kiralanmıştır. (Not : Geçici Merkez, Birliğimizin İstanbul İlişki Bürosu olarak da kullanılacaktır.)

Ana Tüzüğün geçici 1. maddesine göre birlik kuruluşu tamamlanıncaya kadar büro donatım, kira, yazışma, PTT Vs. giderleri ile koordinatörlük ödentisini (Yıllık katılma paylarından düşülmek üzere) İzmit ve Yarımca Belediyeleri ortaklaşa ödeyecektir.



Birliğimizin Çalışmaları

Erol KÖSE
Birlik Başkanı

Yurdumuzda yıllardır çevre sorunlarının çözümlenmesine yönelik çalışmalar, plâtonik düzeyi aşmamıştır. Yürürlükteki yasaların yetersizliğine, olanaksızlığına karşın, MARMARA VE BOĞAZLARI BELEDİYELER BİRLİĞİ; (yasal çalışmalarına başladığı iki yıl bile olmadan) somut hizmet götürmeyi amaçlayan çok türde büyük işler başarmıştır. Dergimizin ikinci yılına başladığı bu sayısında bu çalışmalarımıza özetle değinmek isterim.

1 — Birlik varlığını; atılım ve girişimlerini (Hemen de hiç bir kamu kuruluşunun yayınlamayı başaramadığı) dergisi, onbeş günde bir çıkarılan haber bültenleri ile kamuoyuna, devlet ve özel sektör kesimine duyurmuş; başlangıçta 41 olan üye belediye sayısı bugün (İstanbul belediyesi dahil) 48'e çıkarmış bulunmaktadır. Şu anda Marmara Denizi ile Boğazlarına kıyısı bulunan 6 belediyenin de katılmasından sonra tüm Marmara Denizinin çevre sorunlarını eksiksiz çözümleme düzeyine geleceğiz. Birliğimizin somut hizmet götürmeyi amaçladığı işleri kısaca özetleyelim:

2 — Zehirli artıklarını denize verdiği saptanan 64 fabrika birlikçe Cumhuriyet savcılıkları kanalı ile mahkemeye verilmiştir. Mahkemeye verilen fabrikaların büyük bölümü kısa süre içinde artıklarını zararsız hale getirmiş, bir büyük bölümü de (Petkim fabrikasının ihale edilen 70 milyonluk tasfiye tesisleri dahil) tasfiye tesislerinin yapımına tevessül etmiştir. Memnuniyetle belirtmek istediğim bir husus şudur:

Bu çalışmalarımız sonucu çalışma alanımız içinde son bir yılda avlanan LÜFER ve KOLYOS türü balıkların miktarı son on yılda yaklananların üstüne varmıştır. Yıllardır hasret kaldığımız istakoz, pavurya, karides gibi su ürünleri her iki Boğazda, Gemlik hatta İzmit körfezinde yeniden avlanır olmuştur.

3 — Başta Yarımca olmak üzere, İzmit, Gölcük, Hereke üçgenini etkisi altına alan göz yaşartıcı, solunum sistemini bozan gazların havayı bozması önlenmiş, son girişimimizle de (Türkiye Kimya Mühendisleri Odası ile ortaklaşa çalışarak) bundan böyle doğa ve insan sağlığını olumsuz yönde etkisi altına alan tüm fabrikaları denetime tabi tutarak nasıl inşaat ruhsatı verilirken plân, proje vermeyi zorunlu hale getirmişsek, fabrikaların yapım ve çalışmaları sırasında da birliğimizce bir EKOLOJİK BELGE verilmesini zorunlu hale getireceğiz.

4 — Bu çalışmalarımıza muvazi olarak çalışma alanımız çinde son bir yıl içinde tek bir gemi söküm tersanesi açılmasına izin verilmemiş, batık gemilerin (Su Ürünlerinin yuvalandıkları dikkate alınarak) çıkarılması, önlenmiş, Millî Emlâk Müdürlükleri tarafından yapılmış ihaleler feshedilmiştir.

Mahkemeye verdiğimiz fabrikalarla, ihaleleri feshedilen, yapımı önlenen tersane ve gemi çıkarma işleri şunlardır:

Bandırma,da; Boraks, Bagfaş, İştur, Özderi, Gübre,

Gelibolu'da; Alâettin Konserve, Aykon Konserve, Boztuna Rafine, Ayçiçek,

Çanakkale'de; Tekel Şarap, Tekel Kanyak, Akfa Konserve,

Gemlik'te; Sabun, Azot,

İzmit'de Kazlı Deri, Pakmaya, Seka, Koruma - Tarım, Kimsan, Ansa, Fürsan,

Yarımca'da; Petkim, Seramik, Bemis, Süperfosfat Gübre,

Büyükçekmece'de; Işın Plâstik, Haliç'te çok sayıda imâlâthane ve fabrika.

(Devamı Sayfa 17'de)

Türk Balıkçılığı ve Doğanın Korunması



AHMET ENÖN

Marmara Adası
Belediye Başkanı

Türkiye'de afişe edilmiş bir konu var: Türkiye'nin içinde Birecikteki kelaynak kuşları. Kelaynakların neslinin kesilmemesi için Tarım Bakanlığı seferber olmuştur. Bilim adamları, gazeteler, manşetler atmıştır.

Fakat Türk Balıkçılığının her gün ölmekte olduğunu ve üstelik ekonomi değeri yüksek olan ve halkın beslenmesinde çok yararlı olan balıkçılığımızın günden güne ölmesine, hükümetlerce, belediyelerce, basınımızla, halkla hâlâ seyirci kalmaktayız. Ve bizler daha derdimizi anlatamadık.

Balıkçılığa yönelişimin nedeni şu:

Önümüzdeki yılın Temmuz 20 sinde Montrö Antlaşması konusunda Uluslararası düzeyde toplantılar yapılacaktır. Biz Türkler çok yumuşakızdır. Durumumuzun, nelere sahip olduğumuzun değerini takdir edemeyiz.

Bütün siyasal sahnelerde Uluslararası platform ve panellerde daima geleceğe dönük isteklerimizde (Hâlâ bugün için varılan noktadan takip ettiğimiz için) yapılan görüşmelerde çoğunlukla kaybederiz.

Dünyada eşi az bulunur bir yörenin Marmara Denizi kıyılarının sahibiyiz. Burası bugüne değin yapılan anlaşmalarla dilenildiği gibi kullanılmış veya bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Üzerimizde Uluslararası bir egemenlik olduğunu yadsıyamayız. Artık boğazlardan da her dilediği dakika, her dilediği tonajda gemi geçirmenin (Bence doğanın korunmasını Türk Balıkçılığının yahut balık türlerinin yaşamını öne sürerek) hiç değilse gece geç saatlerde bir miktar kısıtlamaya gidilmesinin uluslararası platformda konuşulması gerektiği kanısındayım.

Bugün değilse bile yarın buna başlanmak istenecektir. Ancak; iş işten geçmiş olacaktır. Kabul edilsin edilmesin. Bu husus tartışma olarak sahneye getirilmelidir. Balıklar 1-2 °C lik ısı farkından bile etkilenip, yön değiştirip Marmara'ya gelmezler hatta yok olabilirler.

Marmara Denizine ve Kara Denize balık giriyorsa, Kara Denizi besleyen ve Marmara Denizine akan suların temizliği, gelen alüvyonları, ısı ters su akıntıları nedeni iledir. Kara Denizden Marmara Denizine balıklar girmektedirler. Fakat oranlanacak olursa, bir salon kadar büyük Ege Denizinin, bir sardalya kolonu kadar küçük ağızı olan Çanakkale Boğazının üzerinden her dakika en küçüğü 5 bin ton olan teknelerin gece ve gündüz girmesi balıkların yönlerini değiştirmektedir.

Bir gerçek daha.... Marmara Denizi gemilerin sintine boşalttığı alan haline gelmiştir. 1961 yılında İsrail Limanında bulunduğum gemiden çöp atıldı, diye 500 dolar ceza kesmişlerdi. Biz 16 yıl sonra bu işin önemini anladık. Anlamadık demiyorum, anlatıyoruz ama bir önlem ortaya koyamıyoruz. Onun için Birliğimiz Genel Kurulunun (Montrö Antlaşmasının yenilenmesi ya da yeniden gözden geçirilmesi günlerine sıra varken) Dış İşleri Bakanlığı nezdinde (Hangi kurumda olursa olsun) bir an önce girişime geçip, gemilerin boğazlardan (Saat: 24.00 - 03.00 arası) hiç değilse 3 saat geçişlerin'in önlenmesini istemesi gerekmektedir. Bu hiçbir zaman bağlayıcı hüküm değildir. Siyasi amacı yoktur. Tamamen doğayı korumak amacını gütmektedir. Uygulamada da bunun zorluğu yoktur. Ahşap gemiler gece boğazı geçemezler. Halen bu yasaktır. Bundan dolayı bu gemiler süratlerini ona göre ayarlarlar. Ya da İstanbul'dan çıkış saatlerini bu esasa göre düzenlerler.

Bu örnekten hareketle büyük tonajlı gemilerde aynı yolu tekrar ederlerse bu iş çözümlenmiş olur.

(Devamı Sayfa 24'de)

Türk Belediyecilik Tarihinde Yeni Bir Aşama: Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliğinin Girişimi Sonucu Endüstriyel Buluşların Çevre Sorunu Yaratması Önlenecek

DÜŞÜNENLERİN DÜŞÜNCESİ
Milliyet: 16.10.1976



Belediyeler Çevre sorunları Üzerinde birleşiyor

«Başta Haliç olmak üzere, İzmit, giderek Gemlik körfezlerinde canlı yaşamın sona ermekte olması büyük çıkar amacına yönelik, plânsız, denetimsiz, sağlıksız endüstrileşmenin acı ama kaçınılmaz sonucudur.»

Avni ÖZTÜRE
Birlik Genel Sekreteri

Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği çalışma alanı; Türkiyenin gerek yerleşme gerek endüstrileşme potansiyeli açısından en gelişmiş yöresidir.

Köyler, beldeler, kentler hızla gelişmekte, beraberinde getirdiği sorunlar çözümlenemez duruma gelmektedir.

Plânsız, denetimsiz, sağlıksız endüstrileşme sürmekte, düzensiz yerleşme onunla atbaşı gitmekte doğa ve insan sağlığına, su ürünlerine zarar veren gazlar atmosfere, artıklar akarsulara, göllere, boğazlara, denize verilegelmekte; hava, deniz ve çevre kirlenmesini toplum sağlığında, su ürünlerinde, turizmde olumsuz biçimde göstermektedir. Çağ dışı kalmış yasalarla yaptırımlarının, etkinsiz, yetersiz kalmasının sonucudur bu.

İNSANIN MUTLULUĞU

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde endüstrileşmenin,, sağlık hizmetlerinin topluma aktarılması, halk yararına geliştirilip uygulanması yolunda bir çok aşamalar sürdürülmektedir. Çağdaş endüstrileşme anlayışında insanın mutluluğu ve geleceği, sağlık anlayışında halk sağlığı ile koruyucu doktorluk görevler; birinci sırayı almaktadır. Bunların gerçekleştirilmesinde de insan - çevre ilişkilerinin en iyi biçimde düzenlenmesi gerektiği anlaşılmış, çoğu ülkelerde konu ile ilgili bakanlıklar kurulmuş, plân çalışmalarında da en önemli konular arasına alınmıştır.

Çağımızda gelişen endüstrileşme, insanlığa sağladığı yararlar yanında iki önemli sorunu da beraberinde getirmiştir. Birincisi; endüstri artıklarının, tarımsal ilâç uygulamasının, kanalizasyon ve çöplerin yarattığı çevre kirlenmesi. İkincisi; ürettiği gıda katkı maddeleri, plâstikler, tarım ilâçları sayılarının çok artması karşısında, bunların disipline edilmesi ve insan - doğa sağlığına etkisinin araştırılması...

M. C. HÜKÜMETİNİN SORUMSUZLUĞU

Çevre kirliliği, çevre sağlığı adı altında toplayabileceğimiz çevre sorunları; ülke çapında (Özellikle çalışma alanımızda) ancak bir çok kurum ve kuruluşun eşgüdümlü çalışmaları yoluyla çözümlenebilir. Ne varki ülkemiz için yeni olan çevre kirliliği ve çevre sağlığı konuları; bu güne kadar iktidarlarca, yetkili kurumlarca gereken önemi görmemiştir. Hele günümüzdeki M.C. hükümeti, insan sağlığı ile alay edercesine çağdışı önlemler önerecek kadar konuyu hafife indirgemiştir. Örneğin;

Son aylarda Yarımca - İzmit - Gölcük üçgeni içinde insanları olumsuz yönde etkisi altına alan — Göz yaşartıcı, solunumu güçleştiren — gaz kaçaklarının önlenmesi yolunda yaptığımız girişime; Sağlık

⟶

ve Sosyal Yardım Bakanlığının 18/7/1976 gün 3000/20 no'lu yanıtına ekli raporunda, belediye başkanları ile muhtarlara Sıkı Yönetim Komutanlarına özgü yetki verilmesini gerektirecek nitelikte bir önlem önerisi yer almaktadır.

«GAZ KAÇAĞI OLAYLARINDA, BELEDİYE BAŞKANLARI, MUHTARLAR İLE HER TÜRLÜ SAĞLIK PERSONELİ DURUMDAN HALKI HABERDAR ETMELİ, BÖLGEDE GÖZ YAŞARTICI GAZ ETKİSİNİN GÖRÜLMESİNDE HALK EV VE DÜKKÂNLARA GİRİP CAM VE KAPILARI SIKICA KAPATMALI ETKİ GEÇİNCEYE KADAR DIŞARIYA ÇIKILMAMASI SAĞLANMALIDIR.» Son Öneri de şu: «YÜKSEK BİNALARIN ÜST KATLARI KORUNMA BAKIMINDAN DAHA ELVERİŞLİDİR.»

Doğa ve insan sağlığına aldırmazlığın, sorumsuzluğun, politik çıkarların tüm sorunların üstünde tutulduğunun diğer güncel olaylarına gelince...

Bir süre önce Ankara Belediye Başkanı Sayın Dalokay, Başkent'de halk sağlığını tehdit eden bağırsak enfeksiyonundan söz etmiş, il ve bakanlık yetkilileri bu sav'a karşı çıkmış ve yalanlamışlardı. Bu gün ise —kısa süre önce karşı çıkarak yalanladıkları görüşleri— siyasal çıkarlarına olanak verir göründüğü için savunur kesilmişler, başkanı görevden alacak kadar bir yaptırım nedeni olarak kullanmışlardır. Güncel bir diğer örnek ALİAĞA ve İPRAŞ'ta verilmektedir.

Milyarlık kuruluşların yok olması, çevreye yıkım getirme olasılığı biline biline yüzlerce uzman işçi ve mühendis işten atılarak, kuruluşların —işçilikle ilgisi olmayan— parti militanlarınca çalıştırılması deneniyor.

BİRLİĞİMİZİN DOĞA VE İNSAN SAĞLIĞINA YÖNELİK GİRİŞİMİ

M. C. Hükûmetinin ters tutum ve ilgisizliği nedeniyle —Parasal olanaksızlığına karşın— birliğimiz, yasaların kendilerine verdiği görevleri yerine getirmesi için kamu görevi yapan tüm meslek odaları ile yoğun çaba harcamaktadır.

Bu güne kadar çok şey söylenmiş olmasına karşın, çevre sorunlarının çözümü konusunda ortaya somut bir uygulama örneği konulamamıştır. Başta Haliç olmak üzere İzmit, giderek Gemlik körfezlerinde canlı yaşamın sona ermekte olması; büyük çıkar amacına yönelik plânsız, denetimsiz, sağlıksız endüstrileşmenin acı ama kaçınılmaz sonucudur. Bu gerçeğinışığı altında —Yasal dayanakları da zorluyarak— çevre sorunlarının ivedilikle çözüme bağlanması için birliğimiz; TMMOB Kimya Mühendisleri Odası ile geniş kapsamlı bir anlaşma yapmış bulunmaktadır.

EKOLOJİK SORUNLARIN ÇÖZÜMÜ

Birlik yetkili organlarının yazılı istemine bağlı olarak —Birlik çalışma alanı içinde— kurulmuş, kurulmakta ve kurulacak her türlü endüstriyel kuruluş ve yerleri; —Çevre kirlenmesi ve çevre sağlığına etkileri yönünden— 1475 Sayılı İş, 1380 Sayılı Su Ürünleri, 1580 Sayılı Belediye yasa ve tüzükleri ile yönetmeliklerinin belediyelere yükümlediği denetim ve ekolojik belge verilmesi için 7303 Sayılı Odalar yasası çerçevesi içinde TMMOB. Kimya Mühendisleri Odasınca yürütülecektir. Varılan anlaşmanın sağlıyacağı yararların başlıcaları şunlardır:

1 — Endüstri kuruluşları üzerinde sürekli denetim sağlanacak, çevreyi kirletmeleri başlangıcında önlenecek,

2 — Yeni endüstri bölgelerinde ekolojik sorunların doğması engellenecek,

3 — Çevre sorunları konusunda geniş bir uzman kadrosu yetişecek,

4 — Çevre sorunlarının önlenmesinde yöresel standartların geliştirilmesi sağlanacak,

5 — Gelişmiş ülkelerin çevre sorunlarını kullanarak ülkemizin bağımlılığını ve sömürülmesini önlemeye yönelik örnekleri ortaya koyacaktır.

Kimya Mühendisleri Odası'nca düzenlenecek rapor ve birliğimizce verilecek belge uygulamalarına açıklık ve işlerlik kazandırılması amacıyle, en kısa zamanda «Çevre Sorunları ve Çevre Sağlığı Belge Yönetmeliği» hazırlanarak, birlik genel kurulunun onayından sonra yürürlüğe girecektir.

Tabandan gelen istem ve demokratik yöntemle kurulan birliğimizin bu girişiminin; —Çıkarcı çevrelerin etkinliğinde M. C. hükûmetince engellenmediği takdirde— tüm Türkiye'yi kapsayacağı gün, uzak değildir...

Çevre Sorunlarını Önleme Projeleri Protokolu

MADDE 1 — Bu protokol, 24/8/1976 tarihinde İzmit'te Marmara ve Bogazları Belediyeler Birliği ile 7307 sayılı kanun ile kurulan TMMOB Kimya Mühendisleri Odası arasında, karşılıklı dayanışma ve işbirliği amacıyla imzalanmıştır.

MADDE 2 — Birlik sınırları içerisinde, Birlik yetkili organlarının istemine bağlı olarak kurulmuş, kurulmakta olan ve kurulacak her türlü iş yerleri, çevre kirlenmesi ve çevre sağlığına etkileri yönünden 1475 sayılı İş Kanunu, 1380 Sayılı Su Ürünleri Tüzüğü bunlarla ilgili kanun ve yönetmelikler ile 1580 Sayılı Yasa'nın Belediyelere Yükümlediği işlerin denetimi altında KMO'ca incelenerek ilgili belediyeye rapor verilecektir.

Madde 3 — Birlik üyesi belediye KMO'ca verilen rapora dayanarak, gerekli kuruluş iznini (Ruhsatname) verecek veya vermiyecek, KMO'ca belge verilmesi uygun görülmeyen iş yerlerinden belediye gerekli önlemleri almasını isteyecektir. Bu önlemleri almayan veya almamakta ısrar eden kuruluşlar faaliyetten kesinlikle men edilecek ve açılışlarına müsade olunmayacaktır.

Madde 4 — Söz konusu çevre sorunlarını önleme ve mevcut sorunları giderme amacına yönelik ekoloji rapor ve belge uygulaması, Kimya Mühendisleri Odasınca iki kademede ele alınacaktır;

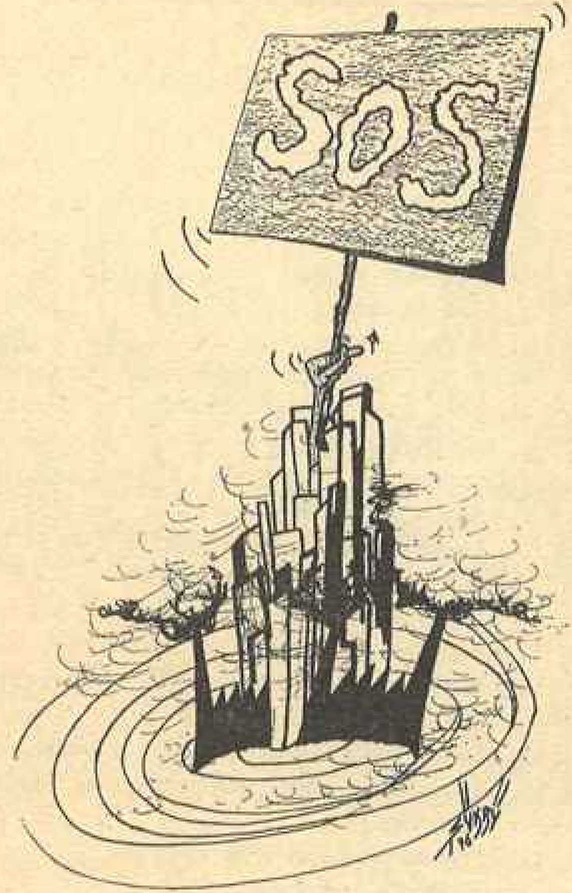
1 — Kurulacak iş yerleri için:

a) Daha proje safhasında iken proses akım şeması, yerleşim plânı, kanalizasyon şaması, su ve kimyasal artıkların tasfiye projeleri, sosyal tesisler vs. üzerinden bir denetim sağlamak ve birliğe bir ön rapor sunmak.

b) İş yeri üretime başladığı zaman, daha önceki projeler üzerinden, çevre kirlenmesine ve çevre sağlığına etki edebilecek atıklar ve unsurların her türlü kontrolü ile iş yerine belge vermek, bu işlem işvereni bağlayıcı olmak üzere ve üretimin belirli bir süre denetimini ve gözetimini sağlamak amacıyla en geç bir yıl içerisinde tamamlanacaktır.

2 — Kurulu ve üretim yapan iş yerleri için :

Birlik'in başvurusu üzerine KMO tarafından işyeri bir uzman bilirkişi heyetiyle incelenerek, bu inceleme sonucu, ya olumlu sonuç alınıp belge verilecek veya çevre ve sağlık yönünden zararlı görülen hususlar işyeri ve birliğe rapor olarak sunulacak, gerekli denetim Birlik yetkili organlarınca yürütülecek.



YAZISIZ

MADDE 5 — Kimya Mühendisleri Odası, çağımızın en büyük sorunlarından biri haline gelen çevre korunumu ve çevre sağlığı konularının önemine inanarak, çalışmalarını en doğru ve sağlıklı neticelerin alınabildiği, tüm meslek kuruluşları ile ilişkiler içerisinde, uzman - bilir - kişi - ekip çalışmaları şeklinde yürütecektir. KMO rapor ve belge uygulamalarını açıklık ve işlerlik kazanması amacıyla, en kısa zamanda çevre sorunları ve çevre sağlığı Belge Yönetmeliği'ni hazırlayacak birlik yetkili organlarının tasdikinden sonra iş yerileri ve belediyelere birlik başkanlığınca iletilecek.

MADDE 6 — Bu protokolün uygulanması sırasında oluşacak yeni durumları Birlik ile KMO ortaklaşa çözümleyeceklerdir.

MADDE 7 — Bu protokol Birlik encümeninin 28.8.1976 Gün 11/1-6 no'lu kararı ile onamıştır.

Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği Adına

Erol KÖSE
Birlik Bşk.

Avni ÖZTÜRE
Genel Sekreter

Kimya Mühendisleri Odası Adına

İhsan KARABABA
Genel Bşk.

Doğan GÜREL
Kocaeli Şb. Bşk.

Çevre Sorunlarını Önlemeye Yönelik Teknik ve Tanıtıcı Bilgi Formu

KURULUŞ Halindeki Firmalar için :

1) Firmanın ünvanı veya ismi
2) Firmanın adresi, telefon ve teleks numaraları
3) Firmanın yetkili müdür ve sorumluları isim ve ünvanları
4) Firmanın şubeleri varsa adresleri ve telefon numaraları
5) Üretim çeşitleri (yan ürünler dahil)
6) Yıllık üretim kapasitesi (yan ürünler dahil)
7) Yıllık ham madde miktarları (su dahil tüm girdiler)
8) Proses türü (kesikli veya kesiksiz olduğu)
9) Suyun temin edildiği yer
10) Suyun kullanılmadan önce bir işleme tabi tutulup tutulmadığı ve alış fiatı
11) Varsa su tasviye cihazlarının türü ve rejenerasyon periyodu
12) Rejenerasyondan çıkan kirli suyun miktarı asidite ve bazlık derecesi
13) Suyun Fabrikada kullanış yerleri amaçları ve miktarları (proses suyu, soğutma, çözme, banyo vs.)
14) Fabrikadan çıkan artık çeşitleri
    a) Su ile atılanlar
    b) Katı atıklar
    c) Baca toz ve gazlar
15) Atıkların boşaltılacağı yerler
16) Fabrikanın buhar üretimi varsa kapasitesi
17) Fabrikada kullanılmış buhar ve basınçlı hava varsa basınç miktarı
18) Fabrika laboratuvarı varsa, analiz kapasitesi ve çeşitleri
19) Planlanan fabrika işçi personel sayısı, vardiye durumu
20) Planlanan revizyon zaman cetveli
21) Kullanılacak elektrik enerjisinin
    a) Faz durumu
    b) Voltaj
    c) Frekans
    d) KVA olarak kullanılan güç
22) Fabrikaya gelen su, pompa ile geliyorsa pompalama yüksekliği
23) Tamamlayıcı bilgi ve açıklamalar
24) İşçi sağlığı bakımından plânlanan önlemler varsa nelerdir
25) Fabrikaya yerleşim planı (depolar dahil) (1/100 veya 1/1000 ölçekli)
26) Yakın çevre yerleşim plânı (Fabrika yanındaki diğer endüstriyel ve kent yerleşim bölgelerini gösterir 1/100 veya 1/1000 ölçekli)
27) Fabrika proses akım şeması
28) Fabrika kanalizasyon şeması
29) Fabrika kullanma su şeması
30) Fabrika buhar üretim plânları
31) Bölge yükseklik planı

BİRLİK HABERLERİ :

BİRLİĞİMİZİN GİRİŞİMİ SONUCU KÜÇÜKÇEKMECE DEVLET YOLU ÜZERİNDE ÜST GEÇİT YAPILACAK

Küçükçekmece belediye sınırları içinden geçen ekspres yol'da mal ve can güvenliğini sağlamak amaciyle Kara Yolları Genel Müdürlüğü nezdinde yaptığımız girişimler olumlu olarak sonuçlanmıştır.

Kara Yolları Genel Müdürlüğünden aldığımız 21/10/1976 gün 675/1194 no.lu yazılarında üst geçitlerin 1977 yılında ele alınıp 1978 yılında bitirileceği anlaşılmıştır.

•

BİRLİĞİMİZ ENCÜMENİNİN 12. TOPLANTISI 12 KASIM CUMA GÜNÜ İSTANBUL BÜROMUZDA YAPILACAK

22/Ekim/1976 günü birliğimiz merkezinde yapılması plânlanan 12. encümen toplantısı Çanakkale ve Umurbey Belediye Başkanlarının istekleri doğrultusunda 12/Kasım/1976 cuma günü saat 14.00'e ertelenmiştir.

Birliğimiz üyesi belediyelerde ekmek fabrikaları kurulması, çalışma alanımız içindeki k.örfezlerin temizlenmesi, üye belediyelerimize taksitle motorlu araç satılması vs. teklifleri de gündemine alacak toplantı İstanbul Büromuzda yapılacaktır.

Sınırsız Sanayileşme

Bugünkü anlamıyla sanayileşme 18'inci yüzyılın sonlarıyla 19'uncu yüzyılın başlarında İngiltere'de ortaya çıkıyordu. Sonradan sanayileşme devrimi denilen bu süreçte en büyük katkı James WATT'ın buhar makinalarını bulmasıyla sağlanıyordu. Doğal olarak toplumsal ve ekonomik gereksinmeler ayrıca sanayileşmeyi bir noktada tarihsel açıdan zorunlu kılıyordu. Sanayileşme daha sonra hızla Fransa, Almanya, ABD ve Japonya'da boy gösteriyordu birbiri ardından. Modern teknikler ve yöntemler uygulandıkça sanayileşme süreci de kısalıyordu. Örneğin bu süreç İngiltere ve Avrupa'da 100 - 150 Yıl alırken, ABD de 75 yılda, Japonya'da 60 yılda, Sovyetler Birliği'nde 40 yılda sağlanabiliyordu. Kapitalizm ile sanayileşmenin baş-

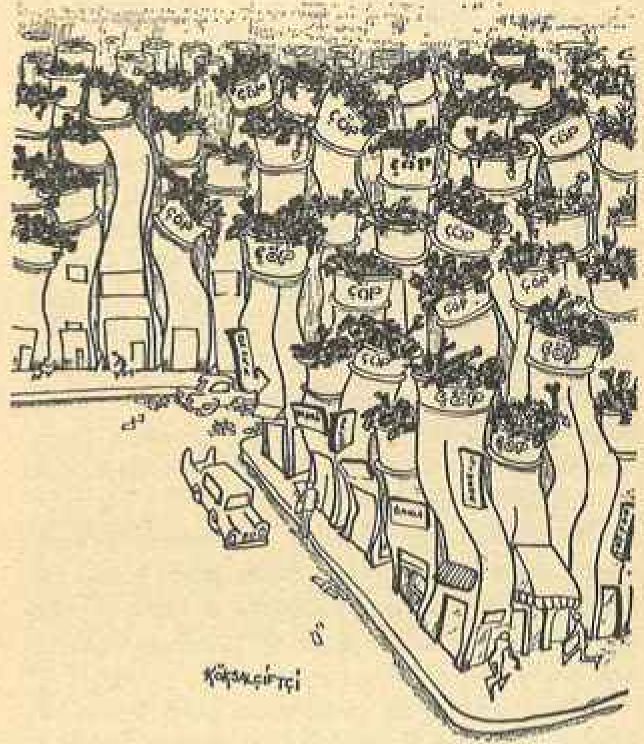
ÇEVİREN : Sezer - Orhan DURU
ENZENSBERGER'DEN

langıcını bir tutanlar bulunuyor. Bir bakıma doğrudur bu. Gerçekten de güçlü kapital birikimi, sömürünün yoğunlaşması, emeğin bir değer biçiminde ortaya çıkması sanayileşme süreci ile aynı zamanda beliriyor. Sanayileşme ile birlikte köklü toplumsal değişimler görülüyordu, sanayileşen ülkelerde. Belirgin sınıf çatışmaları, sömürü amacına yönelik savaşlar, sömürgelerin paylaşılması olguları hep sanayileşme ile ortaya çıkıyordu.

İngilterede ilk sanayi dalı tekstil üzerine kuruluyordu. Böylece, geleneksel dokuma tezgâhlarında daha hızlı bir üretim sağlanarak, insanoğlu'nun belli bir ihtiyacı giderilmiş oluyordu. Bu arada Doğu ülkelerindeki geleneksel el dokuma tezgâhları da önemlerini yitiriyor, bu ülkeler örneğin Manchester'deki tekstil fabrikalarına ucuz pamuk ya da yün yetiştiren ham madde üreticisi ülkeler durumuna sokuluyordu.

Böylece sanayileşme çarkı dönmeye başlıyordu. Tekstil ile başlayan sanayileşme, bugün artık aşırı derecede uzmanlık isteyen bilgisayar ya da elektronik sanayiine kadar ulaşıyordu.

Sanayileşme süreci özetle şöyle anlatılabilirdi: Belli bir sermayeniz varsa, bu sermaye ile bir yatırım yapabilirsiniz. Bu yatırım sanayi alanına yapılırsa, kuracağınız fabrikadan elde ettiğiniz ürünler pa-



Çağdaş Kentleşme

zarlanır, satılır.

Buradan elde ettiğiniz gelirin bir bölümünü başlangıç sermayesine eklerseniz ve böylece sermayeniz çoğalır ve bu çoğalan sermaye ile yeni yatırımlar yaparsınız. Bu çark böylece sonsuza kadar gider.

Ama gerçekten sonsuza kadar gider mi? Gelişmiş batı sanayi ülkelerinin belli başlı sorunlarından birisi de budur bugün. Ya da sonsuza dek gitmesi gerekir mi? Durmadan sermayenin gücünün artması ve durmadan yeni yatırımlar yapılarak yeni malların üretilmesi nereye götürecektir dünyayı?

Bir zamanlar sanayileşmiş ülkeler kendilerini çok zengin olmuş kendi ülkeleri içinde yoksul sınıfların sorunlarını çözmüş sayıyorlardı. Zenginlik nerdeyse taşacak br duruma gelmişti, ne yapacaklarını bilmiyorlardı. Daha doğrusu herşeyi yapabileceklerini sanıyorlardı. Bu arada örneğin Amerikalı ünlü iktisatçı Galbraith. Bu eğilimden esinlenerek «The Affluent Society» (Bolluk toplumu) adlı betiğini

⟶

yayınlıyordu. Ama bu betikte bile Galbraith, aşırı bir sanayileşme, aşırı bir gelişme içindeki böyle bir toplumda bile bütün sorunların çözümlemediğini kamu yararına bir şey yapılamadığın, toplumun yoksul tabakalarının yoksulluktan bir türlü kurtulamadığını itiraf ediyordu. Sanayileşmiş batı toplumlarında ortaya büyük bir pasta çıkıyordu ama bu pasta iyi paylaşılamıyordu. Eşitsizlikler, haksızlıklar, toplumsal çekişmeler ve sürtüşmeler sürüp gidiyordu.

Sanayileşmiş batı toplumları böyle bir bolluk dönemi yaşadıklarını sanırken, az gelişmiş denilen ülkeler de kendi sanayileşmelerini tamamlamaya çalışıyorlardı. Doğal olarak çok gelişmiş ülkeler, az gelişmişlerin sanayileşmesini istemiyorlardı. Bu nedenle az gelişmişlere daha çok «Siz tarım ülkesi olunuz.. Ya da turizm çok para getirir. Birikmiş sermayeniz varsa bu paraları turizme yatırın.» diyorlardı. Kimi zaman bunu uluslararası bir politika olarak güdüyor, az gelişmiş ülkelerin sanayileşmelerini engelliyorlardı. Böylece gelişme yolunda geri kalıyorlardı az gelişmiş ülkeler. Sonuç, zengin ve yoksul ülkeler arasındaki uçurumun daha da belirginleşmesi, daha da genişlemesi olgusunu doğuruyordu.

Bu uçurum daha ne kadar genişleyecekti? Kuzey yarım küresi zengin ülkeler, güney yarım küresi yoksul ülkeler diye bir ayırım, doğaya ve tarihsel gelişime aykırı olmaz mıydı? Böyle bir gelişimin sonuçları ağır bir felâket doğurmaz mıydı?

Kendilerini bolluk içinde sayan sanayileşmiş batı ülkeleri sonradan birden kendi toplumları içinde de yoksullar bulunduğu gerçeğini kavrıyorlardı. Hani bu ülkeler hiç olmazsa kendi içlerinde olsun yoksulluk sorununu çözmüşlerdi? Hani bu ülkelerde bir işçinin bile bir televizyonu, bir otomobili vardı? Oysa örneğin Micheal Harrington «The other America» adlı betiğinde ABD'deki yoksulluğu deşiyor ve gün ışığına çıkarıyordu. ABD'de nüfusun beşte biri ulusal gelirin yüzde 45,8'ini paylaşıyordu. Alt gelir düzeyindeki beşte bir nüfus ise ulusal gelirin sadece yüzde 3,2'sini alabiliyorlardı. En üst gelir diliminde bulunan yüzde 1 ise, ulusal toplam gelirin yüzde 6,8'ini paylaşıyorlardı.

Sanayileşmiş batı ülkelerinde yoksul br kitlenin bulunması, aslında sermaye birikimi ve sermayenin arttırılması bakımından gerekli görülüyordu. Ama toplumdaki sanayici ve sermayeci güçler bir ara bu yoksulları görünmez biçime sokarak, yoksulluğun da ortadan kaldırıldığı izlenimini yaratmak istiyorlardı. Gerçekte sanayileşmiş ülkelerdeki yoksulluk da görece, başkalarına göre ya da toplum içindeki koşullara uygun bir yoksulluktu. Amerika'da ya da Almanya'da yoksul bir kişi, örneğin işsizlik sigortası alan bir kişi, aldığı bu parayla, az gelişmiş bir ülkede yüksek düzeyde bir yaşam sürebilirdi. Ama kendi ülkesinde yoksul durumda bulunuyor ve kimse yüzüne bakmıyor onun.

Sanayileşmiş batı ülkeleri bunula da yetinmiyorlardı. Az paraya çalışacak hazır iş gücü kendi ülkesinde yoksa, başka, ekonomik düzeyi daha aşağılarda bulunan ülkelerin iş gücünü kullanabilirlerdi. Böylece az gelişmiş ülkelerden iş gücü ve emek ithali dönemi açılıyordu. ABD, Meksika'dan yararlanıyordu ucuz tarım işçisi bulabilmek için. Almanya, işçilerinin çoğunu İtalya'dan, Yunanistan'dan, Türkiye'den sağlıyordu. İşçi ithalinin iki yararı vardı aslında. Bir yandan kendi ülkesindeki işçilerin emeklerini ucuz tutmuş oluyor, öte yandan işçi getirttiği ülkede bir sanayileşme eğilimi varsa, o sanayileşmenin gerektirdiği ucuz emeği pahalılaştırıyordu.

Öte yandan batı ülkelerinde başlayan sanayileşme başlangıçta, temel bir takım ihtiyaç maddelerinin yaygın üretimini sağlıyordu. Temel ihtiyaç mallarının sağlanmasıyla yetinse belki de bugün aşırı bir sanayileşmeden söz açmak mümkün olmazdı. Ama bir süre sonra bir malda, tüketim doymuş duruma geliyordu. Oysa fabrikanın, sanayinin, çalışması, daha doğrusu sermayenin giderek çoğalması gerekiyordu. O zaman iki yola başvuruluyordu. Ya tüketiciler, reklâmlar yoluyla ihtiyaçları olmayan malları almaya zorlanıyorlardı. Ya da sanayi ürünlerinin, otomobillerin, radyoların, televizyonların, buzdolaplarının, çamaşır makinalarının kısa zamanda bozulmaları önceden garanti altına alınıyordu. Böylece tüketiciler, eskiyen makinaların yerine yenisini alacaklar, bu makinaları yapan fabrikalar ve sanayi'de çalışmaya devam edecekti.

Bu yapılmazsa, tüketicilere yeni ihtiyaçlar gene reklâm yoluyla yaratılıyordu. İnsanlar hiç ihtiyaçları olmayan bir takım malları satın almak zorunda bırakılıyorlardı.

Böylece tüketim ekonomisi denilen yaşam biçimi ortaya çıkarılıyordu. Aslında tüketim ekonomisi insanları bir takım malları satın alan robotlar durumuna sokuyordu. Olur olmaz şeyleri satın alıp, kısa sürede kullanıp, geri kalanını fırlatıp atmak zorundaydı Tüketici - İnsan.

Sonuçta sınırsız ve denetimsiz sanayileşme, bir yandan ham madde kaynaklarını kurutuyor, öte yandan gereksiz mallar üretiyor, çevreyi kirletiyor, doğal dengeyi bozuyor, ülkeler arasında korkunç bir eşitsizlik yaratıyordu. Bu gidişi önleyici yöntemler yaratmak gerekiyordu ama buna da ne sanayileşmiş zengin ülkeler yanaşıyordu, ne de bu ülkelerin yönetici egemen güçleri.



Birliğimizin 6. Genel Kurulunda Tübitak Temsilcisi Prof. Dr. Necip Berksan'ın Konuşması

Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliğin'ce Marmara Denizinin kirlenmesini, havadan kontrolunun tertiplenmesinde TÜBİTAK'ın yardımları istenmiştir. Bu konu ile ilgili bazı çalışmaları ve bu işi nasıl becerebileceğimizi kısaca anlatayım.

Biliyorsunuz Uluslararası düzeyde de Türkiye bazı çalışmalara girmiştir. Söz konusu çalışmalar; bilhassa deniz kirliliği ve çevre kirlenmesi konularını içeren sistem geliştirilmesi çalışmalarıdır. Biz bu sistemi 2 etapta ele alıyoruz:

1 — Havadan uygulanacak olan araçlarla veriler elde etmek,

2 — Elde edilen verilerin değerlendirilmesi sisteminin geliştirilmesi.

Havadan verilerin elde edilmesinde uçak ve helikopterlerden faydalanılacaktır. Bu araçlarda son teknolojik gelişmeleri içeren aletler olacaktır ki bu aletler kirlenmeyi sezen, kirlenmeyi deniz yüzeyinde tespit eden araçlar olacaktır. Biz çalışmaları yapacak uçakların 2 motorlu içerisinde rahat çalışmayı sağlıyacak ölçüde rahat 1.5-2 ton arası ağırlıkta olmasını istiyoruz. Gelecek uçak teklifleri arasından en ideal en optimal olanlar seçilecektir.

Helikopterler ise genellikle gözlem için kullanılacaktır. Diğer taraftan kirlenmeyi tespit edecek araçlar ki biz bunlara sensorler diyoruz. Deniz kirlenmesini bulanlarda da biz bunların üç çeşidini kullanma durunmayız.

a) Normal havadan fotoğrafi yapabilen makinalardır ki bunların tiplerini biz tespit etmiş durumdayız. Bunlar renk-ton farkları çözümünde, yorum tekniğinde bize faydalı olacaktır.

b) Mülti .... kameralar dediğimiz çok mercekli çok lensli kameralarımız vardır. Her lens için ayrı bir filtre kullanmak ve objenin yansıttığı radyasyonları ölçmek sureti ile biz kirliliği değişik bant farklılıklarından ölçmemiz mümkün olacaktır. Böylece denizi kirleten deniz aracının hangi ülkeye ait olduğunu isabetle tahmin edebiliriz. Çünkü biz hangi ülkenin hangi deniz taşıt aracının hangi ülkede üretilen hangi motor yağını kullanır biliriz, tespit edebiliriz.

Ve biz kıyı bölgelerinde, kapalı havzalarda ayrıca tatlı su bölgelerinden gelen kirlenmeleri ölçme olanaklarını bulabileceğiz. O tatlı suyun seyri sırasında hangi kuruluştan ne nispette kirletildiğini tespit etmemiz mümkün olabilecektir.

Termal kirlenmeyi de ölçmemiz mümkündür. Isı değişikliğini bilmemiz gerekli çünkü biliyorsunuz denizdeki yaşam çok hassas bir yaşamdır. 1-2 derecelik fark bile yaşamın düzenini bozabilir. Su ürünlerine zarar verebilir. Bu yönden hareketle ayrıca bizim tertiplerimiz vardır. Halen elimizde uydulardan elde edilmiş filmler vardır. Fakat malesef bu verileri bizim Marmara Denizine tatbik edebilme, detayları ortaya çıkarma olanaklarımız yoktur. Böyle olunca kendimiz bir örgüt kurma durumundayız. Dünyadaki bu çeşit gelişmeleri yakınen biz takip ediyoruz. Ve şuna değinmek gerekli: değil Türkiye çapında sadece Marmara çevresini denetliyecek sistem bize fevkalâde pahalıya gelebilir. En son bizim müşahademiz şudur 100 milyon T.L. lık maddi olanak ve kuvvetli teknik ve eğitim sağlandığı takdirde bu iş Türkiye de gerçekleştirilebilir. Türkiye de öncelikle ele alacağımız bu konuda en hassas en acil bölge Marmara bölges olacaktır.

Bütün bunlar bakımından tüzük amaç olarak ve bu işin gerçekleştirilmesinde bize önerilerde bulunan Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliğini candan kutlularım. Elimizden gelen hertürlü yardımı yapacağımızı ayrıca vaadederim. Saygılar sunarım.....

Prof. Necip BERKSAN

TARİHSEL ÇEVRE DE KORUNMALI

Naci GİRGİNSOY
Seka Basın Danışmanı

«Günlerden beri zayıf düşmüş olduğum için, tepelik bir yerde bulunan eski Zürich'e ağır ağır tırmanmaya başladım; dar sokakları, eskiden kalma kemerleri, yapıları gördükçe, ülkemizin büyük, küçük kentlerindeki eski mahallelerin silinip silinip gittiğine üzülüyordum. Bize, geniş cadde, kent uygarlığının tek güzelliği gibi görünmüştü; oysa batılılar geniş caddeli mahallelerini, tarihsel kentlerin dışında kurmakla sorunu çözümlemişler ve tarihi, yaşanan bir müze gibi kentin orta yerinde korumuşlardı. Eski İstanbul'un yok edildiğini bir yana bıraksak bile, öteki eski kentlerimizde de eski mahalleler gün gün ortadan kalkmaktadır. Zürich'in bu iyi korunmuş bölümünde ise iki yüz, üç yüz yıllık, belki daha eski yapılar ya tümden, ya da önyüzleri olduğu gibi bırakılıp içleri değiştirilerek kullanılmaktaydı. Ben kentin en şevimli aşevlerini, içkievlerini orada buldum.»

Melih Cevdet Anday'ın sayrılığı nedeniyle gittiği, o güzelim İsviçre izlenimlerinden kısacık bir bölümünü alıntıladım Cumhuriyetten. Çağrışımla Strasbourg'ta buldum kendimi. Eskimemiş eski Strasbourg'un daracık sokaklarında, korunmuş sapasağlam yapılarında, duvarlarındaki desenleri, şiirleri, imzalarıyla özgün lokantalarında, turistlerin doldurduğu yüzyılları yaşatan kesiminde. Sonra, yine Cumhuriyet'te Prof. Doğan Kuban, Tarihsel çevrenin korunmasına değindi, Safranbolu örneğini verdi. Kentin Belediye Başkanı Kızıltan Ulukavak, konuya değgin görüşlerini açıkladı. Şöyle diyordu Ulukavak:

«Ülkemizde, tarihsel çevrenin korunması, mimarî mirasımıza sahip olma bilincine ulaşılması ve bu amaçla somut örnekler oluşturulması; son yıllar içinde çok sözü edilen konulardandır. Böylece, soruna kamuoyunun ilgisi çekilerek, tarihsel çevrenin bozulmasından duyulan kaygılar yaygınlaştırılmak istenilmektedir.

Gerçekten, bugün kentlerimizdeki tarihsel, mimarî dokunun hızla değiştiği bir döneme girmiş bulunuyoruz. Özellikle, Anadolu'muzun çok eski yerleşme yerleri olan kasabalarında bile, büyük şehirlerdeki apartıman - daire yaşantısından esinlenilerek ve etkilenerek bahçeli eski ahşap evler, yerlerini beton bloklara bırakmakta, yeşillikler kaybolmakta ve eski kentlerimizde de tarihsel mimarî güzelliklerin yokedilmesi için sanki özel ve yoğun bir çaba harcanmaktadır.»



(Resim: İZMİT - Eski bir Türk Evi; Saatçi Ali Efendi Konağı)

SADECE DOĞA KİRLENMESİ Mİ

Belediyeler Birliği'nin, ilgili kuruluşların, kişisel çabaların doğa kirliliğine karşı yürekli girişimlerini içtenlikle alkışlıyoruz. İlk adımda doğa kirliliğinin zararları kamuya iletilebilmiş, yasal önlemler konusunda aşama sürecine girilmiştir. Dar olanaklarla çeşitli güçlükleri yenerek, demeçlerden öte, somut yararlar sağlamaya yönelik çalışmalarında Birliğe, ilgili kuruluşlara yardımcı olmak bir görev sayılmalıdır.

(Devamı Sayfa 30'da)

BİRLİK HABERLERİ

BİRLİĞİMİZ ENCÜMENİ 11. TOPLANTISINI MARMARA ADASI'NDA YAPTI.

Her toplantısını - Yerel sorunların yerinde incelenmesini de kapsamına alması amacıyle - üye belediyelerden birinde yapılması geleneğini sürdüren Birlik Encümeni 11. toplantısını çok sayıda üye belediye başkan ve meclis üyelerinin de katılmasıyle Marmara Adası'nda yapmıştır.

28-29/Ağustos günlerinde yapılan toplantıya başta Birlik Başkanı Erol KÖSE olmak üzere encümen üyeleri; Çanakkale Belediye Başkanı Reşat TABAK, Yarımca Belediye Başkanı H. Avni ŞİRİN, Marmara Belediye Başkanı Ahmet ENÖN, Umurbey Belediye Başkanı Halil ALANLIOĞLU, Birlik Genel Sekreteri Avni ÖZTÜRE, (Bandırma Belediye Başkanı Hasan SUR yıllık izinde olduğu için toplantıya katılamamıştır.)

Hem Türkiye Belediyeler Birliği Ana Tüzüğünü oluşturmak hem de Genel Kurul üyeleri olarak: İstanbul Bl. Bşk. Ahmet İSVAN, Antalya Bl. Başk. Selâhattin TONGUÇ, Zonguldak Bl. Başk. Hüseyin ÖZTEK, Ankara Bl. Bavk. Vedat DALOKAY adına vekili, Eceabat Bl. Bşk. Cahit APAYDIN, Gelibolu Bl. Başk. V. Namık URAZ, Tekirdağ ve Silivri Bl. Başkanları adına vekilleri, Çatalca Bl. Başk. Çağlayan EGE, Büyükçekmece Bl. Bşk. ve Küçükçekmece Bl. Başkanları adına vekilleri, Maltepe Bl. Bşk. Yalçın KIZILAY, Kartal Bl. Bşk. M. Ali BÜKLÜ, Tuzla Bl. Başk. Ahmet KILINÇ, Yalova Bl. Bşk. Mehmet DURMAM, üye belediyelerin meclis üyeleri katılmıştır.

Encümen toplantısı ile Türkiye Belediyeler Birliği Genel Kurulu; (Bir bölümü aşağıda açıklanan) gündemindeki maddeleri karara bağlamış bu arada Türkiye'nin en güçlü kamu kuruluşu olarak TÜRKİYE BELEDİYELER BİRLİĞİ Ana Tüzüğünü onayarak, Birliğin Yasal Kuruluşu'nu oluşturmuştur.

•

ERTELENEN MARMARA KÜLTÜR - SANAT FESTİVALİ TEMMUZ AYINDA UYGULANACAK

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Teşkilât Yasa ve Festival Yönetmeliklerine uyularak ertelenen 1. Marmara Kültür - Sanat Festivali, Birlik Encümeninin 28/Ağustos/1976 gün ve 11/1-1 no'lu kararı uyarınca Marmara'nın enaz 7 belediyesinde uygulamak üzere Temmuz/1977 ayı ilk haftasına alınmıştır.

Bandırma Belediye Başkanı Hasan SUR, Maltepe Belediye Başkanı Yalçın KIZILAY, Yarımca Belediye Başkanı H. Avni ŞİRİN ile Birlik Genel Sekreteri Avni ÖZTÜRE'nin üyeliklerine seçildiği Festival Komitesi, Ekim/1976 ayından itibaren — Ayda enaz birkez toplanarak — çalışmalarına başlıyacaktır.

•

ÇALIŞMA ALANIMIZ İÇİNDEKİ ENDÜSTRİYEL KURULUŞLARIN ÇALIŞMALARINA KİMYA MÜHENDİSLERİ ODASINCA DÜZENLENECEK EKOLOJİK RAPORA GÖRE İZİN VERİLECEK.

Birlik Encümeninin 28/8/1976 gün 11/1-6 kararı ile onanan protokola dayalı olarak bundan böyle çalışma alanı içinde kurulmuş, kurulmakta ve kurulacak tüm endüstriyel kuruluşlarının doğa ve insan sağlığını olumsuz yönde etkileyebilecek gaz ve artıkları hakkında TMMO. Türkiye Kimya Mühendisleri Odası yetkililerince verilecek ekolojik rapora göre ya çalışmalarını sürdürecek, sakıncalı görülenler hakkında yasal kovuşturma açılacaktır.

Türk Belediyecilik tarihinin doğa ve insan sağlığına yönelik bir aşaması olan bu uygulama için 2/Ekim/1976 Cumartesi günü Ankara'da Odalar Genel Merkezi'nde bir tören ve basın toplantısı düzenlenerek protokol ve yönetmelik birliğimiz ve oda yetkililerince imzalanarak Türk kamu oyuna sunulmuştur.

Yine encümenimizin 28/8/1976 gün 11/5 no'lu kararı uyarınca henüz bir çözüme bağlanamayan Petkim - Seramik kuruluşları arasında anlaşmazlık konusu olan denize verilen artıkların denetim ve saptaması ilk uygulama olarak ele alınacak, yasal kovuşturma ilgili belediye ve birlikçe sürdürülecektir.

•

D.P.T. 4. BEŞ YILLIK PLÂN ÇALIŞMALARI İÇİN EROL KÖSE'YE YETKİ VERİLDİ.

4. Beş Yıllık Plân çalışmalarında Devlet Plânlama Teşkilâtınca katılmamız öngörülen üç alt komisyonda birliğimizi temsil etmek üzere bizzat katılmak ya da uygun göreceği elemanlarla temsil ettirmek üzere Birlik Başkanı Erol KÖSE'ye yetki verilmesine Birlik Encümenince 28/8/1976 gün 11/13 no'lu karar oy birliği ile alınmıştır.

BİRLİK HABERLERİ



Çatalca Belediyesine HİBE
Edilen Ambulans İstanbulda

ÜYE BELEDİYELERİMİZİN MOTORLU ARAÇ GEREKSİNMELERİ TOPLUCA ELE ALINACAK

Birliğimiz üyesi Belediyelerin Motorlu Araç ve İş Makinaları gereksinmelerinin karşılanması için yapılan girişimlerin kesin sonuca bağlanması için birlikçe toplu olarak ele alınmasına;

Teşvik ve muafiyet fonlarından yararlanılmak üzere Genel Sekreterlikçe öngörülen girişimin sürdürülerek konunun Türkiye Belediyeler Birliği'nin kurulmasından sonra karara bağlanmak üzere ertelenmesine birlik encümenince 28/8/1976 gün 11/4 no'lu karar alınmıştır.



Pendik Belediyesine HİBE
Edilen Ambulans Amerikada

AMERİKA'DAKİ YURTDAŞLARIMIZCA HİBE EDİLEN AMBULANSLARIN DAĞITIMI BAŞLADI

Amerika'da çalışan Türk Doktorları Derneği Başkanı Sayın Dr. Ahmet ULUS'un önayak olması ile Eyalet Hastahaneleri İnspektörü Kubilay EKERMAN'ın Birliğimiz üyesi belediyelere hibe edeceği ambulanslardan ikisi (New York - Belçika arası deniz, Belçika - Türkiye arası karadan) olmak üzere yurdumuza getirilmiş olup alınan encümen kararı uyarınca Gönen ve Çatalca belediyelerine devri sağlanmıştır.

Amerika'dan sevk edilmeyi bekleyen diğer sekiz ambulansın T.C.D.B. Denizcilik Nakliyat A.Ş. şilepleri ile New York'dan Derince'ye toptan gönderilmesi için birlikçe çalışmalar sürdürülmektedir. Alınan 20/Eylül/1976 günlü tel buyruğuna göre, girişim Denizcilik Bankasınca olumlu karşılanarak, ambulansların boyutları sorulmuştur. Aksine bir tutum ortaya çıkmadığı takdirde diğer ambulansların Kasım/1976 ayı içinde yurdumuza gelmesi beklenmektedir.

Belçika yolu ile gelip Gönen ve Çatalca Belediyelerine tahsisi sağlanan ambulansların ikisi de 44-45 bin kilometrededir. İki yataklı, (Biri seyyar) özel ecza dolaplı 5 sirenli 2-4 projektörlü, hastahane veya polisle ilişkiyi sağlıyacak özel telsizli 1976 ayı içinde gelmesi beklenen ambulanslar da aynı nitelikli olup markaları; biri pontiac, diğerleri Chevrolet ve Cadillac'tır.

•

DALOKAY'IN GÖREVDEN ALINDIĞI 1 EKİM «KARA GÜN» İLÂN EDİLDİ

28 BELEDİYE BAŞKANI ASİLTÜRK'ÜN İSTİFA ETMESİNİ İSTEDİ

6/Ekim/1976 günü İstanbul'da toplantı düzenleyen «Türkiye Belediyeler Birliği» kurucu üyesi 28 Belediye Başkanı, Ankara Belediye Başkanı Vedat DALOKAY'ın İç İşleri Bakanı Oğuzhan ASİLTÜRK tarafından görevden alınmasını «anti-demokratik ve hukuk dışı» olarak nitelendirerek İç İşleri Bakanı'nın istifa etmesini DALOKAY'ın görevine dönmesini istemişler, Ankara Belediye Başkanının görevden alındığı 1/Ekim/1976 tarihini «KARAGÜN» ilân etmişlerdir.

Toplantıya başkanlık eden Belediyeler Birliği Başkanı Ahmet ENÖN «İç işleri Bakanının uygulamasını» «çılgınlık» olarak nitelerken, İzmit Belediye Başkanı Erol KÖSE İç İşleri Bakanı ve Ankara Valisinin 1, 2 gün içinde sağladıkları 28 milyon lirayı temizlik işçilerine dağıtarak greve son verebildiklerini belirtmiş, «eğer bu parayı grev öncesinden DALOKAY'a verselerdi, çöpler sokakta kalmazdı» demiştir. Daha sonra söz alan diğer Belediye Başkanları da malî olanaksızlıklar dolayısıyle işçi ücretlerini ödeyemediklerini ifade etmişlerdir.

28 Belediye Başkanı tarafından imzalanarak basına açıklanan ortak bildiri; 2. sayfamızdadır.

BİRLİĞİMİZİN ÇALIŞMALARI

(Baştarafı Sayfa 5'de)

Açılmasını önlediğimiz tersanelerin bir adedi Gelibolu, diğerleri Çanakkale, Yarımca'dır. Çanakkalede de 11 batık geminin Milli Emlâk Genel Müdürlüğünce yapılan ihaleleri feshedilmiştir.

5 — Kıyı yağmalaması ile kıyılarda imar yasasına aykırı olarak başlanılan inşaatların önlenmesine yönelik çok sayıda çalışmamız olmuş, kamu yararına birçok kumsal ve doldurulmuş arazi Maliye Hazinesi adına tesçil ettirilmiştir. Bir kaç örnek vermek isterim :

a) Bandırma'da İşkur tarafından başlatılan denizi doldurma işlemi başlangıcında önlenmiş, doldurulan 9 dekar arazi hazine adına tesçil ettirilmiştir.

b) Çınarcık kıyılarında denizden 13 dekar yer dolduran Osman Şeremet'in tapu tesçil işlemi durdurularak bu arazi Hazine adına tesçil ettirilmiştir.

c) Bayramoğlu semtinde yapılan dolgu işlerine engel olunmuş, deniz kenarında yasalara aykırı başlatılan inşaatlara engel olunmuştur.

d) Büyük Çekmece'de Işın Plastik sanayiinin deniz dolgu işlemleri de durdurulmuş, doldurulan 6 dekar arazinin hazineye intikali işlemi sürdürülmektedir.

e) Kirazlıyalı, Hereke, Ereğli kıyılarında dolgu işlerine engel olunmuş, yasalara aykırı inşaat ve parsel işlerinin durdurulması yolunda yaptığımız girişimler İmar ve İskân Bakanlığınca olumlu karşılanarak yasal işleme başvurulmuştur.

f) Kıyılarda usulsüz inşaata göz yuman, çıkarcı çevreleri ile işbirliği yaptığı saptanan kamu görevlileri için de yasal işlem yapılmak üzere ilgili bakanlıklara başvurulmuştur.

6 — Ulusal ve uluslararası çevre sorunları ile ilgili kurum ve kuruluşlarla ilişkiler, ortak çalışmalar yapılması sağlanmıştır. Nitekim (Üye belediyelerimizin ortak gereksinme ve plânlamalarına öncelik verilerek) Başbakanlık Devlet Plânlama Müsteşarlığınca 4. Beşyıllık Kalkanma Plânı hazırlama kurullarından dördüne üye seçilmş bulunmaktayız.

Bu arada Tübitak, Boğaziçi Üniversitesi, Türkiye Kimya Mühendisleri Odası Başkanlığınca ortak çalışmalara girişilmiş. Uluslararası örgütlerden Kalkınma içindeki iktisaden geri kalmış ülkeler, Uluslararası Peyzaj Mimarisi, Dünya Kardeş Kentler Federasyonu ile işbirliğine girişilecek olumlu sonuçlara ulaşılması sağlanmıştır.

7 — Kültür ve sanat faaliyetleri cümlesinden olmak üzere Turizm ve Tanıtma Bakanlığının da katkıları ile 1977 Yılı Temmuz ayı içinde yedi ayrı belediyede uygulanacak şekilde Uluslararası Marmara Kültür ve Sanat Festivali'nin uygulanmas hazırlıkları sürdürülmektedir.

8 — Çalışma alanımız içinde çevre sorunları yaratan kurum ve kuruluşları denetim altına alacak koordineli çalışmayı sağlıyacak Birlik Zabıtası, Helikopter Örgütü kurulması önerilerimiz başta İçişleri olmak üzere ilgili bakanlıklarca benimsenmiş, Genel Kurmay Başkanlığınca yasa hazırlıklarına girişilen KIYI GÜVENLİK KOMUTANLIĞI görev kapsamına aldırılmıştır.

Ülkemizde geniş bir halk kitlesini teşkil eden değerli üye belediyelerimizin dilek ve güncel gereksinmelerini de yerine getirmekteyiz. Bunların ayrıntılarına girmek, dergimizin boyutlarını aşacağından kısaca değinmekle yetindik.

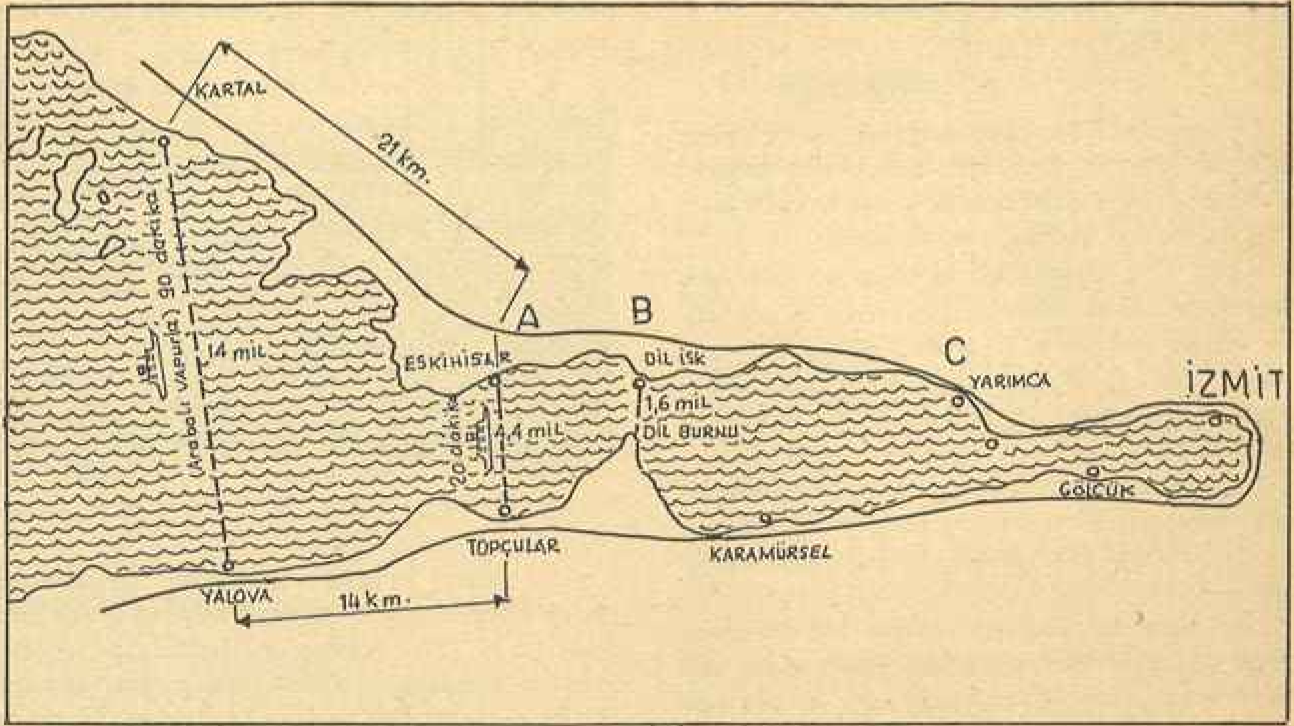
BOĞAZLARA KIYISI OLAN BELEDİYE VE KAMU KURULUŞLARININ DİKKATİNE

Birliğimiz encümeninin 28/8/1976 gün ve 11/15 no'lu kararı uyarınca; 1380 Sayılı Su Ürünleri Yasa ve Tüzüğü'ne göre çalışma alanımız içindeki Boğazlara kıyısı bulunan üye belediyelerimizle tüm kamu kuruluşlarının aşağıya çıkarılan yaptırım gereğince gerekli denetlemeleri yapmaları, aksine hareket edenleri saptayıp yasal kovuşturma açılmak üzere Birlik Merkezine bildirmeleri öngörülmüştür.

«Su Ürünlerinin korunması bakımından, batık gemi çıkaracak ve su altında sondaj ve benzeri çalışmalar yapacak olanlar, kullanacakları alet ve araçları ve izleyecekleri yöntemleri açıklamak ve çalışmanın yapılacağı alanın özelliklerini belirten bir krokiyi yaptırmakla yükümlüdürler.

Göçmen (Pelajik) balıkların; Karadeniz'den Akdeniz'e geçiş devreleri olan Eylül, Ekim, Kasım, Aralık, Ocak, Şubat aylarında İstanbul Boğazı methal ve kıyılarında batık gemilerin çıkarılma ve yüzdürülmeleri ile patlayıcı maddeler kullanılması yasaktır»

Sayın kamu kuruluşu yöneticileri ile halkımızın gerekli ilgiyi göstermeleri, aksine hareket edenleri saptadıklarında birlik merkezimize bilgi vermeleri rica olunur.



İZMİT KÖRFEZİNDE İKİNCİ ARABA VAPURU HATTI AÇILIYOR

Denizcilik Bankası Genel Müdürü, «Trafik kazaları yüzünden vatandaş vapurlara rağbet ediyor» dedi

•

Eskihisar ile Topçular arasında vapur 20 dakikada karşıdan karşıya geçecek

İZMİT körfezi üzerinde ikinci bir araba vapur hattı kurulmasına karar verilmiştir. Denizcilik Bankası Genel Müdürü Recai Hanioğlu, ikinci hattın Darıca yakınındaki Eskihisar ile karşı yakadaki Topçular arasında açılacağını bildirmiştir.

Recai Hanioğlu, ayrıca «Karayollarındaki trafik kazaları nedeniyle vatandaşların denizyollarına karşı istekleri gittikçe artmaktadır. Göreve başladığımdan bu yana vatandaşlardan şehir hatlarında ve deniz yollarında bu konuda çok sayıda isteklerle karşılaştım» demiştir.

Şehir hatları ile deniz yollarının bir program çerçevesi içinde gelişiminin sağlanacağını açıklayan Recai Hanioğlu, her yıl yüzlerce kişinin trafik kazalarında öldüğü, İstanbul - İzmit hattındaki yükü azaltmak için İzmit körfezinin iki yakası arasındaki arabalı vapur seferlerinin çok önemli olduğunu belirtmiş ve özetle şunları söylemiştir:

«Bir gece Kartal - Yalova arabalı vapur seferlerini inceledim. Çok sayıda kamyon ve otobüsün iki saatten fazla beklemelerine rağmen, arabalı vapurları tercih ettiklerini gördüm. Bu hat her yönden önemli bir hat oluyor. Ancak, bu hat yanında, körfez içinde ikinci bir arabalı vapur hattının da konması gerekli oluyor, bu konuda çalışmalar sürmektedir.»

Genel Müdür'ün verdiği bilgiye göre, Karayolları İzmit körfezi üzerinde bir özel firmaya ikinci bir araba vapur hattı için araştırma yaptırmıştır. Yapılan araştırma sonunda Darıca yakınındaki Eskihisar ile karşı yakadaki Topçular arasında bir hattın kurulması uygun görülmüştür.

Verilen bilgiye göre, bu hattın kurulması şu kolaylıkları sağlayacaktır:

★ Halen Kartal - Yalova arasında 14 mili, vapurlar 1 saat 45 dakikada geçmektedir. Ve fırtınalı havalarda bu seferler bazan aksamaktadır. Oysa Kartal'dan 12 kilometre uzaktaki Eskihisar'dan kalkan vapur 4,4 millik mesafeyi 20 dakika da aşarak Topçular'a varacaktır. Böylece bir arabalı vapur Kartal - Yalova arasında bir seferi tamamlarken, Eskihisar

(Devamı Sayfa 22'de)

KENTLERDE AĞAÇ VE YEŞİL ALAN GEREKSİNİMİ

Kavakçılık Enstitüsü Müdürü

M. Ali SEMİZOĞLU

«Doğaya, ancak onun yasalarına uymak suretiyle egemen olunabilir»

F. FACON

Bilindiği gibi bitkiler, doğadaki diğer canlılar arasında klorofil özümlemesi (fotosentez) yapabilme yeteneği ile seçilirler ve bu özellikleriyle bütün canlıların yaşamlarını sürdürebilmelerini sağlarlar. Yine hatırlanacağı gibi bu özümleme işlemi, bitkilerin yapraklarındaki yeşil renkli klorofil maddesinin, güneş ışığı yardımıyla havadaki CO_2 (Karbondioksit) gazını alarak oksijen gazı çıkarması ve ayrıştırdığı karbonu bitki bünyesinde depo etmesi şeklinde oluşur.

Doğadaki bütün canlılar (bitkiler dahil) yaşayabilmek için teneffüs etmek yani oksijen almak zorundadırlar ve bu hayatsal işlem sonunda da esasını CO_2 gazının oluşturduğu kirli hava canlı organizmadan dışarı atılır.

Bu söylediklerimizi bir başka şekilde özetlemek istersek: Canlıların verebilmesi doğada yeter miktarda oksijenin varolması koşuluna bağlıdır ve bitkiler oksijenin başlıca üreticileridir. O halde bitkisiz yaşam düşünülemez.

Bugünedek yapılan uzay araştırmaları da göstermiştir ki evrende canlıların yaşamasına elverişli, diğer bir deyimle oksijen bulunduran biricik yıldız dünyamızdır. Yani insanoğlu uzaydaki diğer yıldızlara göç etmenin olanaklarını kolay ve ekonomik hale getirse bile oralarda yaşayabilmek için yine dünyamızdan oksijen taşımak zorunda kalacaktır.

Üretilen oksijenin tüketicileri canlılar olduğuna göre canlıların sayısal olarak artışının tüketimi de yükselteceği ve dolayısiyle üretim/tüketim dengesini olumsuz yönde etkileyeceği kolayca kabul edilebilir. Başta insan nüfusu olmak üzere hayvansal canlılar sayısındaki büyük artışı (özellikle insanların çeşitli şekillerde yararlandıkları hayvanların sayısı artmakta ve artırılmaya çalışılmaktadır) hepimiz biliyoruz.

Çağımızın teknoloji ve buna dayalı olarak endüstri alanındaki dev gelişmeleri ise oksijen tüketimini çabuklaştıran diğer önemli etkenlerdir.

Bilim adamları deneysel olarak saptamışlardır ki 1000 km. yol giden bir otomobil bu çalışması sırasında bir insanın bir yılda tükettiği oksijeni tüketmektedir. Paris'ten New York'a giden bir Boeing 707 uçağı 90 ton oksijen tüketmektedir ki bu tüketim 10.000 dekarlık bir ormanın bir ayda üretebildiği oksijene denktir.

Dünyada her gün 200 milyon otomobilin dolaştığı ve sadece Paris şehrinde otoların günde şehir havasına 50 milyon metreküp zehirli CO_2 (Karbon monooksit) gazı saldıkları düşünülürse bu uygarlık gelişmelerinin bize ne gibi sorunlar getirdiği kolayca anlaşılır.

Oksijen üreticileri olan bitkilerin ve bitkilerle örtülü alanların ise bu tüketim artışını örtecek derecede artmadıklarını herkes kabul etmektedir. Hatta geri kalmış veya ilerlemekte olan bazı ülkelerde yeşil alan ve ormanların artma yerine azalmalarına bile tanık olmaktayız.

Sonuç olarak dünyamız bir oksijen yetmezliğine doğru hızla gitmektedir. Patlama şeklindeki nüfus artışı ve canlılardan fazla oksijen tüketimine neden olan endüstrileşme kısıtlanmadıkça ve buna karşılık bitki ve ormanlarla örtülü yeşil alanlar artırılmadıkça insanlık kendi mezarını eliyle kazmış olacaktır.

Konunun önemine genel bir şekilde değindikten sonra kentleşmede yeşil alanların rolü ve önemine de özel olarak yer vermek istiyorum.

Bitkiler ve özellikle bunların en gelişmişleri olan ağaçlar, orman durumunda sağladıkları odun ve bahçelerden üretilen meyve ürünleri yanında çevrede mikreklima ve su rejimini düzenleme ve insan ruhunu sakinleştirme gibi çok yararlı görevler yaparlar.

Ağaçların hava kirliliğini hafifletme yönünden etkileri de çok büyüktür. Bu etkiyi, endüstri bölgelerinde hava kirlenmesine en çok neden olan tozlar, karbondioksit, kükürtdioksit, ozon, fluor ve kurşun gibi kirleticilerle ilgili birkaç örnek vererek açıklamaya çalışalım:

Havada mevcut tozlar doğal kaynaklı olabile-

⟶

cekleri gibi endüstri kuruluşlarından da çıkmış olabilirler (ince kum, kömür, çimento v.s.) Bazan kimyasal kirleticiler de toz şeklinde dağılabilir (fluor).

Ağaçlarla örtülü alanlar bu tozların yayılma hızını düşürdükleri gibi onları bizzat tutarak da etkilerini azaltırlar. Bu konuda etkili olan bazı faktörler varsa da en önemli etken ağacın cinsidir. Örneğin ayni sıklık ve boyda 1 haktarlık bir lâdin meşceresi 32 ton toz tutabilirken, sarıçam 36.4 ton, kayın 68 ton tutabilir.

Karbondioksit gazı, yukarıda da açıkladığımız gibi, gündüzleri bitkiler tarafından özümleme işlemi için devamlı şekilde tüketilir.

Kükürt dioksit gazı daha çok kömür, petrol ve petrolden türeyen yanıcı maddelerin yakılmasından oluşmaktadır. Ağaçlar bu kükürt gazını fizyolojik olarak alır ve bünyelerinde kükürt depo ederler. Fakat bu gazın havada yüksekçe bir oranda bulunuşu bitkilere de zarar verir ve hatta ölmelerine neden olabilir.

Bir araştırmada, 10 mg/m3 yoğunluğunda SO_2 bulunduran bir hava kitlesinin, 25 km/h.den daha az bir hızla 10 dekarlık orta yaşlı bir kayın ormanı üzerinden geçerilmekle tamamen temizlendiği saptanmıştır. Bu konuda en yarayışlı türlerin sırasıyla, Huş, Kayın, Gürgen, Karaağaç, Söğüt ve Yalancı Akasya olduğu anlaşılmaktadır.

Egzoz gazlarından ışık etkisiyle türeyen ozon gazının da bitkiler tarafından tutulduğu laboratuar testleri ile saptanmıştır.

FLUOR :

Alüminyum, fosforlu gübre, cam ve tuğla fabrikaları gibi endüstri kuruluşlarından türeyen bu madde bitkiler için de çok zehirlidir ve bitki bünyesinde hareket etmez. Bu bakımdan yaprak dökmeyen ibreli ağaçlar bu maddeye karşı yapraklılardan daha duyarlıdırlar.

Yapraklar tarafından alınan fluor fazlaca ise bitkileri kolayca öldürür.

Ağaçlar daha ziyade kuru dal ve kabukları vasıtasıyla fluoru tutar ve yağmur suları ile de toprağa indirirler. Fakat havaya devamlı olarak fluor salan bir fabrikanın bu zararlı etkisinin sadece ağaçlıklar kurarak önlenmesi düşünülemez.

Özellikle insan yaşamı için çok tehlikeli olan diğer bir hava kirleticisi de kurşundur. Kurşun daha ziyade oto egzozlarından ve kurşun tetraetil halinde çıkarak havaya yayılır. İstanbul'da, Boğaziçi Üniversitesi tarafından (Prof. Dr. Yüksel İNEL) yapılan çok yeni bir araştırmada, şehrin kalabalık yerlerinde egzozlardan çıkan kurşun tetraetilin insan sağlığı yönünden tehlikeli sınırlara ulaştığı saptanmıştır.

Bitkiler ve özellikle ağaçlar bu tehlikeli maddeyi yapraklarıyla alabilmekte ve bünyelerinde önemli bir zehirlenme belirtisine de rastlanmamaktadır.

Ağaçlarla örtülü alanların havayı temizleme özellikleri yanında gürültüyü kesmek ve hatta havadaki mikrop sayısını azaltmak gibi önemli yararları da vardır.

200-250 m. genişlikte ağaçlı bir şeridin gürültüyü 2 km. uzaklaştırdığı, 30 m. lik bir şeridin ise %20-30 azalttığı anlaşılmıştır.

Paris civarında yapılan bir araştırmada 1 m3 havadaki mikropların sayısı, bir büyük mağazada 4.000.000, büyük caddelerde 575.000, Fontainebleau ormanında ise 50 olarak bulunmuştur. Özellikle günlük, yalancı servi (chamaecyparis), göknar, melez ve sarıçam'ın mikrop azaltıcı etkileri olduğu saptanmıştır.

Bitkilerin ve özellikle ağaçların, sayılan ve açıklanan bu yararlı özellikleri, bunlardan kentleşme, kent genişlemeleri ve bilhassa endüstriyel bölgelerdeki yerleşme yerlerinde büyük çapta yararlanmayı zorunlu kılmaktadır.

Halihazırdaki Paris şehrinde kişi başına, şehir içinde 4 m^2 yeşil alan ve şehir civarındaki halka açık ormanlardan 66 m^2 orman alanı düşmektedir. Kentin genişleme plânında kişi başına yeşil alanın şehiriçi parkları olarak 13 m^2, şehir kenarı parkları olarak 12 m^2 ve mesire ormanı olarak da 75 m^2'ye çıkarılması öngörülmüştür.

Bu konuda en dar ölçülerle, şehiriçi park alanlarından (ağaç, ağaçcık ve süs bitkileri ile kaplı alanlar) kişi başına en az 7 $m_2$lik yeşil alan düşmesi öngörülmektedir.

Bilim ve tekniğin ortaya koyduğu bu verilerden tüm kentleşme çabalarımızda yararlanabilmemiz için hiç kaybedecek zamanımız kalmadığını belirterek yazıma son verirken ülkemizden bir örnek vermek isterim :

Türkiye'nin ağır endüstri kenti olan İzmit'te sadece bugünkü nüfus ve güncel koşullar altında en az 1500 dekarlık şehiriçi ve 2500 hektarlık şehir etrafı parkına ihtiyaç vardır. Kent halkı, rahat nefes alabilmek için bu hizmeti ilgililerinden beklemektedir.

TÜRKİYE'DE ŞEKER SANAYİİ, ARTIK SULARI VE TASFİYELERİ

Yazan
Dr. Ülkü ÇETİN
Ziraat Yüksek Mühendisi

Türkiye'de şeker sanayii: Şeker pancarından kristal ve küp şeker yapımı, küspe ve melaslı kuru küspe elde edilmesini içine alan sanayi kolunu oluşturur.

Bugün Türkiye'de 17 şeker fabrikası bulunmaktadır. Bunlar: Alpullu, Eskişehir, Turhal, Susurluk, Uşak, Burdur, Malatya, Erzincan, Erzurum, Elazığ, Kastamonu, Ankara, Amasya, Konya, Adapazarı, Kayseri, Kütahya'dır.

Şeker pancarından şeker üretimi dünya devletlerinde genellikle aynı teknikle yapılmaktadır. Fabrikaya gelen pancarın önce yabancı maddeleri ayrılır, sonra yıkanır. Bıçaklarla kıyılarak, içindeki şekerin kolayca alınabilmesi için difüzörlere gönderilir. Kıyımlara burda 70 - 80°C sıcaklıkta su verilip şeker suya geçirilir, ham şerbet elde edilir. Şekeri tamamen alınmış kıyımlara şekersiz küspe denir ve hayvan yemi olarak kullanılır. İçindeki yabancı maddelerin ham şerbetten alınması için kireç sütü verilir. Sonra CO_2 verilerek satürasyon yapılır ve süzülür. Bu suretle % 13 - 16 şeker ihtiva eden ham şerbet elde edilir. Sulu olan bu şerbet tephir kazanlarında kaynatılarak koyu şerbete dönüştürülür. Koyu şerbet vakum aparatlarında kristalleştirilir. Şeker lapası santrifüjden geçirilip şeker kristalleri ayrılır. Sonra şeker kurutulup ambalajlanır. Küp şeker ise ayrı vakumda pişirilip, santrifüjlenir, kalıplarda pres edilir, fırınlarda kurutulur, özel bıçaklarla kesilir.

ŞEKER FABRİKALARI ATIK SULARI VE TASFİYELERİ

Endüstriyel kuruluşların atık suları arasında, şeker fabrikalarının çalışmalarından ileri gelenlere önemli bir yer ayırmak lâzımdır. Bunlar direk ve endirek olarak çok zararlı olurlar.

Şeker fabrikası atık sularında bulunan organik maddeler kolayca kokuşmaya uğrarlar. Suda çözünmüş halde bulunan oksijeni tüketip ortamı oksijensiz bırakırlar. Organik maddelerin bozunmasıyla toksik maddelek oluşur.

Şeker fabrikalarının atık sularını 4 grupta toplamak mümkündür:

1) Taşıma ve yıkama suları
2) Difüzyon suları
3) Durultma köpükleri
4) Genel servislerin suları

Fabrikaya gelen pancarların yabancı maddelerden arınmaları için bol su ile yıkanmaları gerekir, bu da fazla atık bırakan su kullanılmasını icabettirir.

Dekantasyon havuzlarına verilmeden önce, yabancı maddelerle yüklü olan sular delikli silindir şeklinde olan taş ayıklayıcıdan geçirilip katı maddeler tutulur. Dekantasyon havuzları, gittikçe incelenen maddeleri tutan çakıl, çakıllı kum, karbon gibi bir seri süzücü ihtiva ederler. Dekantasyon havuzları inşa edilmeden önce, su kapasitesini ve buharlaşma katsayısını iyi hesap ederek, havuzun 1 m. den fazla doldurulmamasını unutmamak lâzımdır. Sızlamalara mani olmak için, içi sıvanmış havuzlar ekonomik değildir. Aksine, toprağın tabii absorbsiyonu tercih edilir.

Havuzların inşasında alan azaltılmalı, filtrelerin gücü artırılmalı ve yıkama suyu miktarı düşürülmelidir. Kolloidal maddelerin çöktürülmesi için demir sülfat, alüminyum sülfat, sodyum klörür gibi çöktürücü tuzlar ilâve edilir.

Difüzörler ve preslerden gelen atık sular ciddi zararlar yaratırlar, zira organik madde yüzdesi fazladır.

Atık sularda bazı fermantasyon ürünleri ve dekompozisyon görülür. Asetik asit, bütirik asit gibi organik asitler, glusidler ve sakkaroz meydana gelir. Buraya, bir seri protidlerin parçalanma ürünlerini; amonyak ve aminoasitler gibi balıklar ve diğer su ürünlerine tesir eden maddeleri de ilâve etmek lâzımdır. Diğer taraftan bu tip atık sularda: Suda erimiş veya süspansiyon halinde pektinler, toksik olan saponinler bulunur. Organik maddeler, ortamdaki oksijeni kademeli olarak kullandıklarından, direk tesirler endirek tesirlerle iki kat fazlalaşmış olur.

Bütün atık sularda, bilhassa difüzörler ve preslerden gelen sularda, H2S ve çürümüş maddeler bulunur. Zira bazı mikroorganizmalar ve sülfobaktenler: Sakkaroz, pektin ve selülozlu ortamlarda en iyi şekilde gelişirler.

Yıkama ve taşıma sularında olduğu gibi difüzyon sularına ayrılmış dekantasyon havuzları da, yüzey ve işlenecek sular dikkate alınarak inşa edilirler. 60

⟶

günlük bir çalışma süresinde, günde 1000 ton pancar işlendiğinde yüzey 6-7 hektar olarak hesap edilir.

Köpük atıkları, sıcakta muamele ve difüzörlerden gelen şekerli suyun pres filtreler arasında filtre edilmesiyle oluşurlar. Bu köpük atıkları depolama havuzlarında toplanırlar. Köpük atıkları yıkama ve difüzyon sularıyla karıştırılmaz. Bu atıklar asitli topraklarda kimyasal yumuşatıcı, killi ve kumlu topraklarda fiziksel yumuşatıcı olarak kullanılabilirler. Köpük atıklarının katı kısımları, bağcılar tarafından bakır hamurunun hazırlanmasında yararlıdır.

Genel servislerden gelen atık sular büyük problem yaratmazlar.

ŞEKER FABRİKALARI ATIK SULARININ SU ÜRÜNLERİNE OLAN TESİRLERİ

Şeker fabrikalarının atık suları, su ürünleri üzerinde direk ve endirek olarak zarar yaparlar.

Direk zararlar:

Difüzyon ve pres sularında bol miktarda zehirli maddeler bulunur. Bu sular, albüminoidli organik maddeler ihtiva ederler. Bunlar da amonyaklı formlara dönüşerek zehir tesiri meydana getirirler. Şeker fabrikası atık sularında bulunan fenol bileşikleri ve sülfürler de aynı şekilde su ürünleri üzerinde çok zehirli olurlar.

Endirek zararlar:

Suda çözünmüş oksijenin eksikliği bu tesiri yaratır. Aerobik şartlardaki fermantasyon sonunda, sularda amonyaklı nitrit ve nitrat bileşikleri oluşur, oksijen azalır. Oksijen azaldığında balıklar boğulur.

İZMİT KÖRFEZİNDE İKİNCİ ARABA VAPURU HATTI AÇILIYOR

(Baştarafı 18'de)

Topçular arasını 3 kere katedecektir. Ayrıca, bir arabalı vapur çok daha fazla araç taşıyabilecektir.

★ Bu hattın tek sakıncası, araçların 35 kilometre daha fazla yol katetmeleridir.

★ Bu hattın kurulması araçlara 125 kilometrelik çevreyi dolaşmadan kurtaracağı gibi, yakın çevrenin araçlarının da bu iskeleden yararlanmalarını sağlayacaktır.

Genel Müdür Recai Hanioğlu, bu ay başında Kartal - Yalova arasında yeni bir arabalı vapurun da sefere konacağını, böylece vapur sayısının 7'ye yükseleceğini belirtmiş ve özetle şu bilgiyi vermiştir:

«1977 yılı için 3 arabalı vapur yapılması programa konmuştur. Bunların yapımı ile Gelibolu - Lapseki, Çanakkale - Eceabat arasındaki hattı da takviye edeceğiz.»

Recai Hanioğlu, hem yolcu, hem araç taşıyan vapurların Akdeniz ve Karadeniz seferleri için düşünüldüğünü, bugünlerde bu tür gemilerden birini satın almak için teklifler alındığını açıklamıştır.

Hanioğlu, «Amacımız, 23 saatte Trabzon'dan İstanbul'a otobüsle gelen vatandaşları deniz yolu ile «pulman» türü koltuklarda İstanbul'a getirmektir. Böylece kara yolundaki trafiği denize çekeceğiz» demiştir.

1500 kişilik yolcu vapurlarından birinin Ekim sonunda, birinin de yıl sonunda hizmete gireceğini açıklayan Genel Müdür, şehir hatlarında şimdilik yeni hatların açılmasının düşünülmediğini, ancak hatların takviye edileceğini bildirmiştir.

HABİTAT
İNSAN YERLEŞİMİ
BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KONFERANSI

M. Zekâi BAYER
Milli Parklar Daire Başkanı

Birleşmiş Milletlerin düzenlediği HABİTAT (İnsan Yerleşimi) Konferansı, Kanada'nın Vancouver şehrinde çalışmalarına 31 Mayıs'da başlamış ve siyasal çekişmeler yüzünden düzenlenen programı tam olarak tamamlamadan Konferans 11 Haziran günü kapanmıştır.

Çağdaş Dünya sorunları içinde en önemlilerinden birini konu olarak ele alan Konferansta, kentsel büyümenin yaşamı tehdit eden problemleri, uluslararası düzeyde geniş çapta incelenmiş ve genel verilerden bazı sonuçlar çıkarılmasına çalışılmıştır.

'onferans, hükümleri arsa spekülasyonuyla mücadeleye, tarım topraklarını korumaya ve az gelişmiş ülkelerde yaşayan milyonlarca insan için gerekli temel ihtiyaç maddelerini sağlamaya çağırmıştır.

Ancak, Konferansın son iki gününde insan yerleşimine ilişkin ilkeleri kapsayan bir nihaî deklarasyon üzerinde delegeler iki gruba ayrılmıştır. Anlaşmazlık, özellikle deklarasyonun siyonizmi ırkçılıkla bir tutan gelişmiş ülkelerin kendi kaynaklarının kullanılmasına daha geniş çapta egemen duruma gelmesi gereğinden sözeden maddeleri tartışma konusu olmuştur.

Hükümetleri, arsa spekülasyonuna son vererek toprağın yeniden dağıtımını (toprak reformunu) gerçekleştirmeye ve kent ve kırsal alanlarda yaşayan kişilere temel sağlık ve sosyal hizmetleri götürmeye çağıran programlar ise oybirliği ile kabul edilmiştir. Konferans ayrıca tek tek ülkelerde insan yerleşimi için teknolojik geliştirmenin geniş çapta ithal etmenin, az gelişmiş ülkelerin sorunlarına çözüm getiremeyeceğini işaret etmiştir.

İDEAL KENT :

Kentsel büyümenin güncel ve gelecekteki ayrıntılarına ışık tutacak nitelikte önemli tebliğlerin görüşüldüğü bu konferansta, ana gaye, ideal kent fikrinin ve özellikleri ile niteliklerinin ortaya konması olmuştur.

2000 yılının başlangıcında 100 milyonluk kentlerin varlığını gören uzmanlar evren yaşamının bir kâbusa dönüşeceğini de görerek bu konuda Dünya Bankasına bir rapor hazırlatmışlardır.

Ayrıca, konferans ile ilgili bir çok kitap da yayınlanmıştır.

Bunlardan İngiliz yazarlarından Rosemary Righter ile Poter Wilsher'in yazdıkları Patlayan Kentler adlı kitap, konunun önemini ve bilhassa ideal kent fikrini işleyen en orijinal eserdir.

Bu kitabın İdeal Kent bölümü, kentsel büyümenin yaşamı tehdit eden unsurlarını geniş çapta incelemektedir.

Yazımızı bu bölümün bir özetini yaparak sürdürmeyi uygun gördük.

Zira, Kanada'nın Vancouver kentindeki Konferansın toplantı tutanakları ve kararları henüz basılmamıştır.

İdeal bir kent için nasıl bir büyüme sınırı saptanması gerektiği konusunda günümüze de uyan en güzel öneriyi Yunan Filozofu Eflâtun «5050» diye açıklamıştır.

Eflâtun'a göre, nüfusu bu oranı geçen kentler, tehlikeli bir büyümeye yönelmiş sayılıyordu. Çağımızda, kent sözcüğünü içeren ve oranı 100 bini bulan bölümler, son 15 yıl içinde 577 milyon yeni doğan veya köysel akımdan etkilenmiş bir patlamayla, inanılmaz bir görünüme büründüler. Gelecek 25 yıl içinde eğer açlık, büyük depremler, ya da nükleer savaş çıkmazsa, kentsel sınırı zorlayacak olan sayının, 1 milyar 400 milyon «yeni» bir nüfusla, yaşam kalitesini altüst edecek bir düzeye ulaşması doğal sayılmaktadır.

Birleşmiş Milletler örgütünün demografik tanımına göre, kentler, 500 binlik, milyonluk, birkaç milyonluk ve süperçap nitelikli olarak sınıflandırılmaktadır. 1985 yılından itibaren, yeni tanımları gerektirecek patlamalar, bazı ülkelerde 25 milyon insanın yaşayacağı, dev «metropolitan» ların doğmasına yol açabilecektir. Örneğin Kalküta, Sao Paulo, Mexico City gibi kentler ilk örnekler olarak belirtilmektedir. 2000 yılının başlangıcında, 100 milyonluk kentlerin varlığını doğal gören uzmanlar, evren yaşamının bir kâbusa dönüşeceğinde birleşiyorlar. Şimdiki büyüme bulgularına göre, en hızlı büyüyen 191 kent içinde, İstanbul, Curtiba, (Brezilya), Lyalpur

⟶

(Pakistan), Vancouver (Kanada), Krasnoyarsk (Sibirya), Şam (Suriye), ve Odessa (Sovyetler) özellikle göze çarpmaktadır. Bu yüzyılın bitimine doğru, 262 milyonluk bir yığılımı içerecek olan kentler arasında, onar milyon nüfusla, Paris, Köln, Buenos Aires, Londra, Pekin, Bombay, Osaka, Kahire gibi kentlerin, özellikle patlama merkezleri olarak belireceğine inanılmaktadır.

Aşırı büyümenin doğal sonuçları olan, hizmet bozuklukları, sınıfsal sürtüşmeler ve kültürel yozlaşma, şimdi kentsel yoksulluk diye tanımlanan yeni sorunun daha yoğunlaşmasına yolaçacaktır. Refahla yanyana belirmeye başlayan kentsel tezadlaşma, özellikle şimdiden belirmeye başlayan korkunç bir suç ve güvensizlik ortamının büyümesini çoğaltacaktır. Kent hükümeti diye anılan belediyeler, daha çok merkezi hükümetlerin politik baskısına araç kılındığı için, sosyal ve kentsel sorunların ortak kaderi, ihmalden başka bir yanıt görmemiştir. Büyük kentlerde malî yetersizliklerle yozlaşan toplum hizmetleri, trafikten kanalizasyon düzenine, yol ve ışıklandırmadan kamu emniyetine kadar uzanan, ürkütücü bir anarşinin belirtilerini taşımaktadır. Hava kirlenmesi sorunu, plânlama laübaliliğinin ve siyasal katların ilgisizliğinin açık örnekleri olarak belirtiliyor. Bugün bir zamanlar Amerika'nın gözbebeği sayılan New York, kentsel büyüme felâketinin, denetimsizliğin ve yaşamsal bozukluğun en belirgin örneği niteliğini almıştır.

Siyasal ideolojilerin ön sorumluluğu özelliğini alan kentsel büyüme sorunu, birçok toplumda, yönetici ve egemen toplum katlarıyla yönetilen toplum yığınları arasındaki «ekonomik pay ve bölüşüm dengesinde» de sert çatışmalara aday görünmektedir. Karamsarlığı yoğunlaştıran şimdiki görünüm, kentlerin artık yavaş yavaş «öldüğünü» yankılayan duygusal yorumları tümüyle doğrulamaktadır.

S O N U Ç :

Ülkemizde kentleşmenin biçimi, büyük kentlerin sorunlarına, gelecek yıllarda, bugünkünden daha büyük bir önem kazandıracak bir nitelik taşıyor. 100 bin ve daha fazla nüfuslu kentlerde yaşayan kentsel nüfusun oranı, 1995 yılından önce %75'i bulmuş olacaktır. Nüfus ve ekonomik faaliyetler yurt düzeyine daha dengeli bir biçimde dağıtılmadıkça, yalnız geri kalmış bölgeler geri kalmışlığa mahkum edilmiş olmakla kalmıyacak, büyük kent sorunları da güncelliğini koruyacaktır.

Bu bakımdan, Mayıs ayında Ankara'da düzenlenen (BÜYÜK ŞEHİR BELEDİYE SORUNLARI SEMPOZYUMU) ndaki öneriler Habitat (İnsan yerleşimi) bakımından çok önemlidir.

Ülkemizde artık köy, kent, büyük kent problemlerinin bir bütün olarak toprak kullanılması kararlarından ele alınması gerektiğini bu sempozyum da bir kere daha ortaya koymuştur.

Diğer önemli bir konu, bir belde'de oturanlarla, o beldenin müşterek ihtiyaç ve medenî yaşantı şartlarının mahalli idare yani Belediye ile hükümet tarafından müştereken ele alınması, plânlanması ve uygulamaya konmasının gerektiği hususudur.

HABİTAT SEMBOLÜ NEYİ İFADE EDİYOR?

Birleşmiş Milletler, İnsan Yerleşimi Sorunları Konferansı - Habitat için düzenlenen sembol, üç geleneksel formdan oluşuyor: Daire, sorunların evrenselliğini ifade ediyor. Üçgen, barınağı; ellerini açmış insan figürü ise, uygun barınak ihtiyacını dile getiriyor. Desenin kabaca çizilmiş olmasının amacı ise, konunun ne kadar acil ve henüz çözülmüş olmaktan uzak olduğunu göstermek.

TÜRK BALIKÇILIĞI VE DOĞANIN KORUNMASI

(Baştarafı 6'da)

Konuyu ilgililere önemle duyururum. Bir diğer önerimde şu:

Devlet Plânlama Teşkilâtında (Su ürünleri konusunda) birliğimizin, Türk Balıkçılığının yeni kredilerle donatılmış olarak Devletin Tarım Ürünlerine eğildiği kadar üzerine eğilmesi gerektiğini anlatması gerekmektedir. Hükümetler üzerinde girişmlerde bulunmak gerek. Büyük balıkhane sahibi belediyelerin ne kadar dertli olduğunu bilmeyen kalmamıştır. Belediyeler zarar ettiği halde balıkları saklamak durumundadırlar. Bugün Türk Balıkçılığı üreticisinden tüketicisine kadar organize olmamış bir durumdadır. Oysa Türkiye'de çir çay konusunda, bir pancar konusunda politikacılarımız alanlarda birbirinin ardından çıkarak nutuklar söyler, türlü ödünlerde bulunur, bütçelerde özel yerler ayrılır, ayrı ayrı Genel Müdürlükler kurulur ama Türk Balıkçılığının sahipsizliği bugün hâlâ süregelmektedir. Bir küçük Türk Balıkçısı bir bankadan, örneğin: Ziraat Bankasından 10 bin lira kredi alması için 10 defa tapuya gider, 20 defa ilmandan kayıt alır sonunda; lânet olsun der, (3-5 bin lira da harcadıktan sonra) alacağından da vaz geçer.

Sözün özeti; Balıkçılık finanse edilmemiştir, organize edilmemiştir, bu nedenle Türk Balıkçıları üretici sınıflar içinde kendi kaderine terkedilmiş bir durumdadır. Yazık olmuyor mu?...

ŞEHİRİÇİ YOLCU ULAŞIM HİZMETLERİ ÖZEL OTOBÜS İŞLETMELERİNE DEVREDİLEBİLİNİR Mİ?

Derleyen : *SALİH DİLLİ*

Mart 1976 da yayınlanan «Lastauto Omnibus» dergisindeki bir makaleden alınmıştır.

Otobüs İşletmecileri için Almanya'da düzenlenen ve «Özel otobüs işletmecisi şehir içi yolcu taşımacılığının sorunlarını çözümleyebilir mi?» konulu bir seminerde konuşan Alman Yolcu Taşımacıları Federal Birliği (BDP) İkinci Başkanı Yük. Müh. Friedel Rau, konu ile ilgili görüşlerini şöyle belirtmektedir.

«Özel işletmeler kamu hizmetlerini yürütebilecek durumda iseler, bu hizmetlerin özel işletmelere devredilmesi için zaman gelmiş demektir.

Ayrıca özel otobüs işletmeleri yolcu taşımacılığında, özellikle bir kamu hizmeti sayılan yakın mesafe yolcu taşımacılığını yalnızca en iyi bir şekilde değil, aynı zamanda en ekonomik olarak yapabileceklerini de kanıtlamış bulunmaktadırlar.»

Almanya'da, kamu yararına yakın mesafe yolcu taşımasında, tüm otobüslerin katettikleri kilometre ve bununla ilgili yol miktarının yaklaşık üçte biri özel işletmelere ait otobüslerle yapılmıştır. Örneğin:

1974 yılı Eylül ayı sonu itibarıyle Federal Almanya'da trafiğe kayıtlı 55.000 otobüsten 34.000: (% 62) özel işletmelere aittir. Bunların yaklaşık 9000'i anlaşmalarla demiryolları, posta idareleri ve belediyelerin yolcu taşıma işlerinde kullanılmışlardır.

Bahis konusu özel işletmeler bu otobüsler ile yaklaşık olarak 1.200.000.000 km. yol katetmişler ve karşılığında 1.760.000.000 DM. gelir sağlamışlardır.

Kamu kuruluşlarında olduğu gibi çalışmaları iş saatleri ve tarifeli seferlerle sınırlandırılmamış, yani zamana bağlı olmayan yolcu ulaşımı işinde tüm kapasitenin % 95'ini yüklenerek özel işletmeler bu işin hakimi olduklarını kanıtlamışlardır.

Hem de bu özel otobüs işletmeleri, taksi uçak ve organizasyon bozukluğu nedeniyle her geçen gün gerileyen bir kuruluş olan Demiryolu rekabetinin yanısıra birbirleri ile de rekabet ederek...

Rau'ya göre: Bu zamana kadar türlü nedenlerle diğer ulaşım araçlarını tercih eden yolcular, artık sefere konan otobüsler cazip hale getirilecek ve gerekli tedbirler alınarak otobüs yolculuğu için kazanılmalı ve tercihlerini bu yöne kullanmaları sağlanmalıdır. Ancak bunun sağlanması fiyat indirimi ile değil daha çok konfor ve seviyenin yükseltilmesi ile olmalıdır. Kişileri otobüs yolculuğuna çekebilmek için neler yapılması gerektiğini etraflıca düşünen işletmecilerin çoğunluğu; iyi bir hizmete karşın, özellikle ödediği ücretin karşılığında kendisine ne gibi hizmetler sunulacağı'nın açıklıkla anlatılması halinde yolcunun daha yüksek bir ücret ödemeği dahi kabul edebileceğini kısa sürede görmüşlerdir.

Almanya'da tarife dışı otobüs seferlerinin % 70'ini kiralık otobüs seferleri teşkil etmektedir. 1974 yılı içinde bu yoldan 68.6 milyon yolcu taşınmıştır. Ancak ortalama gelir durumu incelendiğinde tüm diğer yolcu taşımacılığı türleri arasında özel işletmeler için bir altın madeni sayılan bu tür taşımacılık işlerinde öldürücü bir rekabetin varlığı görülmektedir. Zira her ne kadar sefer başına ortalama 165 km yol yapıldıysa da ortalama kilometre fiyatı 1.47 DM olmaktadır (Sefer başına 242 DM) Ancak bu şekildeki gelirlerle fiyatları 200.000 — 300.000 DM arasında olan yolcu otobüslerinin bedellerini karşılama olanağı yoktur. Ve yolcuların daha yüksek bir fiyatı kabul etmeyeceğine inanmak ise tamamen yanlıştır.

Rau «Kanımca bu güne değin uygulanan fiyatlar iki misli bile olsa bir tek sefer bile daha az yapılmayacaktır» demektedir.

Ancak doğru bir fiyat tesbiti için işletmecinin yalnızca açıklanmış belirli masrafları değil, fakat ayrıca kilometre olarak yapılan yol miktarını, otobüslerin saat olarak çalışma sürelerini ve şöförlerin saat ücretlerini çok iyi bilmesi gerekmektedir.

Günümüzde yapılan tatil gezilerine ait istatistikler otobüs kullanımının hızlı bir artışla yüksek düzeye ulaştığını göstermektedir. Zira 1974 yılında bir önceki yıla göre % 11 oranında daha fazla yolcu / kilometrelik iş yapan otobüs işletmeleri bu konuda en iyi sonuçları alırken, otomobilleri yoketmek veya bir oto gezi gurubunu düşük bir fiyatla rakiplerinden çekip almak yoluna gitmemişler, ilginç yeniliklerle kendileri tarafından organize edilen ve önemli derecede pahalı sayılacak fiyatlar karşılığında geziler düzenlemişlerdir. ⟶

Burada reklâmın özellikle ağızdan ağıza dolaşan propagandanın son derece etkin olduğu görülmektedir. Zira 30 ilâ 50 yaşları arasında iyi gelirli kimselerin otobüs gezileri hakkındaki düşünceleri, çoğunlukla son okul gezilerinde gördüklerinden ibarettir.

Rau gene bu konuda Mart ayından noel zamana kadar sürekli olarak — hızlı mevsimde iki veya üç otobüsle Costa Brava'ya muntazam turlar düzenleyen orta büyüklükte bir şehirdeki bir otobüs işletmesini misal olarak vermektedir. Böyle bir işletmeci için 300.000 — DM'lık bir otobüsün satın alınması, iş zamanları kanununa uygun değişerek çalışan iki şoförün maaşlarının ödenmesi ve ek olarak bir hostesin masrafları bile bir sorun değildir.

Bu özel otobüs işletmesi gelirinin % 60'ını yakın mesafe kamu taşımacılığı hizmetlerinden sağlamıştır. Bunun takriben % 13'ü öğrenci, %16'sı resmi ve belediye taşıma kuruluşlarının çalışmalı işleri ve yaklaşık % 31'i kendi ruhsatında bulunan muntazam otobüs seferlerine aittir.

Özel işletmelerin gerçekten takdire değer olan bürokrasiden uzak hareket serbestliği nedeniyle öğrenci taşımacılığı işleri son yıllarda en üst düzeye ulaşmış, artmıştır. Bu gün öğrenci taşımacılığı işlerinin % 70'i bu özel işletmelerce yapılmaktadır.

Böylece başka hiç bir kuruluşun yakın mesafeli yolcu taşımacılığında ihtiyaçlara cevap vermeyi özel işletmelerden daha iyi ve ucuza yapamayacağı anlaşılmış bulunmaktadır.

Ayrıca istatistiklere göre en yüksek kilometre ücretlerine öğrenci taşıma işlerinde erişilmiş olması önemle değerlendirilmesi gereken bir husustur.

Son zamanlarda demiryolu ve posta idarelerinde bu tür taşımacılığa önem vererek onu özel işletmelere daha ucuz bir fiyata yaptırmaya başlamış olmalarının da belirtilmesinde yarar vardır.

Demiryolları, posta ve belediyelerin yolcu taşıma kuruluşları ile yapılan anlaşmalı taşıma işleri de özel işletmelere önemli gelirler sağlamaktadır. Kapasitenin yetersiz olarak kullanılmasına (Otobüs başına yılda ortalama 25.000 km) ve kilometre başına 1.35 DM. ile en düşük geliri sağlamış olmasına rağmen birçok özel işletme hemen hemen sadece bu işlerde ayakta durabilmektedirler. Özel işletmelerin asıl başarılarını iyice görebilmek için resmi kuruluş yolcu taşıma işletmelerinin bu düşük gelirlerle yılda en az 300 milyon DM. tasarruf ettiklerini düşünmek yeterlidir.

Bu özel kuruluşların yanısıra 1974 yılında demir yolları ve posta idarelerinin kendilerine ait yalnızca 4377 otobüsü varken aynı yıl içinde bu idarelerin toplam 11.729 otobüs çalıştırmaları, kendi otobüslerinin otobüs başına yılda 80.000 kilometrelik yol yapması ve ortalama olarak kilometre başına 2.10 DM'lık bir gelir sağlamalarına karşın demiryolları otobüs işletmesinin 7,2 milyon DM, posta seyahat işletmesinin ise aynı yılı 133 milyon DM zararla kapatmış olmaları son derece ilginçtir.

Sağlıklı tahminlere göre demiryolları ve posta idaresi otobüsleri birlikte yaklaşık 300 milyon km ile özel işletmelerin yaptıkları yol miktarının 4/1'i kadar yol yapmışlardır. Geriye kalan bu kadar hizmetin özel işletmelerce en kısa sürede karşılanabilmesi olanaksız değildir. Bu özel işletmeler; otobüslerin daha iyi ve muntazam bir kapasite ile sefer yapmalarına ve böylece zarar edilen hatlarda da daha az bir para desteği karşılığında seferler düzenlemelerine olanak sağlarlardı.

Özel işletmeler ekonomik çalışmadaki üstünlükleri yoluyla belediyelerin otobüs işletmelerine de yardım edebilirler. Belediye otobüs işletmelerinin takriben araç km. başına 2.30 DM ücret aldıkları ve ayrıca zararın karşılanması için araç km. başına 1.30 DM yardım aldıkları düşünülürse milyonlar tutarındaki paranın özel işletmeler yoluyla nasıl tasarruf edebileceğini tahmin etmek güç değildir.

Ruhsatlı olarak yaptıkları tarifeli seferlerde özel otobüs işletmeleri 1974 yılı içinde 367.7 milyon km. yol yapmış ve kilometre başına 1.44 DM ücret karşılığında 528.9 milyon DM gelir sağlamışlardır.

Sonuç olarak özel işletmelerin ekonomik kamu hizmetleri yapamayacakları iddiasına karşın, resmi kuruluşların organizasyonu bozuk ve gayri ekonomik çalışan işletmelerini görmek üzere sadece konuya bu açıdan bakmak yeterlidir.

Kanımca özel işletmeler, ekonomik kamu hizmetlerini (şayet bu henüz yapılmamışsa) kamu kuruluşlarınca yerine getirildiği ölçüde yapmak üzere yükümlülüğü almaya hazırdırlar. Ve bir resmi kuruluş işletmesi için kamu hizmeti sayılan şehir içi ulaşım işlerini zarar sayılacak fiyattan daha düşük bir fiyata yapmayı kabul edeceklerdir.

Rau sözlerini şu cümlelerle noktalamaktadır : «Kamu yararına yolcu taşıma hizmetlerinin büyük belediye işletmelerince yerine getirildiği kalabalık bölgelerde orta çaptaki münferid bir otobüs işletmesi böyle büyük bir hizmeti tümüyle yüklenecek durumda olmayabilir. Fakat herhalde bu görevleri yüklenebilmek için birleşmek, kooperatifler kurmak, menfaat birlikleri organize etmek veya nasıl olursa olsun herhangi bir şekilde birleşmek, toplanmak zamanı gelmiştir.»

Plân ve Çevre

Paul Corniere'den çeviren:
MUZAFFER UYGUNER
İmar-İskân Bak. Teftiş Kur. Bşk.

Özel bir Bakanlık kurulmadan önce, doğayı korumak ve kirlenme ile savaşmak için yapılacak girişimlerin ekonomik ve toplumsal yönlerini kalın çizgilerle belirten bir plân hazırlanmalı; bu plânda işler kabaca ele alınmalı ve geniş tutulmalıdır. Bu anlayış içinde, Fransız VI. plânı hazırlanırken, bir komisyon su politikasını kabaca ele alıp değerlendirdi; fakat, kırsal durum ile kentsel gelişmeler ayrı bir komisyonca incelendi. Bütün bu çalışmalar, daha önceleri yapılmış çalışmalara dayanıyordu; bu çalışmalar, 16 Aralık 1964 ulusal parklar yasası ile 22 Temmuz 1960 tarihli tarımın yönlendirilmesi yasası çerçevesi içinde yer alan bölge ajansları tarafından da desteklenmiş, hava kirlenmesi ve gürültü ile savaş konusunda bir çok metin hazırlanmıştır.

VI. *Plân ve Çevre :*

Fransız. VI. Plânı'nın genel ilkeleri, Fransa'nın uluslararası ilişkilerini de temel almış olup sanayileşmede bu plânda görüşlerden biri olmuştur. Fakat bu görüş, toplum gereksinimi ile ilgili önlemlerle biraz dengelenmiştir. (eğitim, konut, sağlık v.b.) Toplumla ilgili donatıların yatırımları için 230 milyon franc öngörülmüş, böylece gelişmenin meyvelerinden herkesin yararlanması düşünülmüştür.

Krediler :

Çevre politikası ile ilgili işlemlerin devletçe finansmanı, doğanın korunması, sular dışındaki kirlenme ve su politikası gibi üç temele dayalı olarak Devlet Programı çerçevesinde yapılacak 2 milyar franklık ödenek ile gerçekleştirilecektir.

İzlenecek Yöntemler :

VI. Plânın özelliklerinden biri, bir yandan öncelik programlarının çekirdeğini belirlemek, öte yandan ise orta ve uzun vadeli programlara dayanan bir edinti ortaya koymaktır. İşler, 1970 - 1975 dönemindeki konjoktör esas alınarak yürütülecektir. Bunlar, «yapılmasına söz verilen işlerdir.» Bu programlar arasında, önemli öncelikler, özellikle su alanında (temizleme istasyonları), doğanın korunması (yeşil alanlar) ve kirlenmeye karşı savaş (kentsel ev çöpleri) konularına öncelik verilmiştir. Ayrıca, Akdeniz bölgesi ormanlarında yangınlara karşı da bir program yapılmıştır.

Doğanın korunması :

Toprak, hayvan ve bitki gibi kaynaklar, uzun süre, doğanın bir lûtfu olarak kabul edilmiştir. Fakat, tarımın evrimi, kentlere doğru kitle halinde göçleri tahrik etmiş, çiftçilerin işletemediği topraklardaki yoğunluk azalmıştır. Bağıntılı olarak, kentleşme ve yaşam biçimindeki değişmeler iki yeni sorunun doğmasına neden olmuştur. Biri, kentlerde doğanın korunması, ikincisi de kıyılarda ve dağlarda arsa (özellikle tatilde) isteyenlerle doğal mamelekin isteyenler arasında bir uzlaşmazlık. Bu yeni sorunlar karşısında. VI. Plân bir dizi çalışmayı öngörmüş ve yeni tip işlemlere girişmiştir. Bu gibi çalışmaları Kırsal Alanlar Komisyonu incelemiş ve kısmen de Kentler Komisyonu konuya eğilmiştir. Son olarak, kırsal alanlar için 600 milyon ve kentlerdeki yeşil alanlar için de 100 milyon frank ödenek ayrılmıştır.

İki husus özel bir dikkat konusu olmuştur. Akdeniz ormanlarındaki yangınlarla savaş bakımından gereken koruma donatıları için proğram yapılmıştır. Bu ormanlar, her yaz kaza sonucu veya fazla ısı yüzünden yanmaktadır. Bir dizi önlemler alınarak yanan alan ortalamasını, 1975 yılında, 1971 yılına göre % 20 azaltma amaçlanmıştır. Alınan önlemler arasında yangınların önlenmesi (haber verme, amenojman, uyarılar, gözetlemeler) yangınlara karşı yerden ve havadan etken olarak savaş, çalışmaların ve incelemelerin genel eşgüdümü sayılabilir. Bu program için Devlet yetkili organların toplam yardımı (donatım ve hizmet karşılığı) 395 milyon frank'dır. Kentsel yeşil alanlara gelince, bu amaçla da 100 milyon frank ayrılmıştır.

Bugün, 9 bölgesel park vardır ve bunların toplam alanı bir milyon hektar kadardır; bir tanesi de inceleme durumundadır. 5 tane de ulusal park var olup bunlardan 27 Mart 1973 tarihli kararname ile kurulan Ecrins Parkı en önemlisidir.

Plân'ın kabulundan sonra, Doğanın Korunması ve Çevre Bakanlığı emrine verilen özel fon sayesinde yeni bazı girişmlere başlanmıştır. Bununla, kentlerde yeni yeşil alanlar açılacak ve oto yolları ile bağlantılı olarak yaya yolları yapılacaktır.

Kirlenmelere ve zararlara karşı savaş :

Gelişme, yaşam düzeyini yükseltiyor elbette.

⟶

Fakat sanayi ve ürünleri, ortamın kirlenmesine (fabrikaların ve evlerin çıkardığı dumanlarla araçların saldığı gazlar havayı kirletiyor) yol açıyor, gürültüleri bazı zararlar veriyor ve her tür artıkları çevreye yayılıyor. Hidrokarbürler gibi tehlikeler de kıyıları ve denizleri tehdit ediyor. Araştrma Komisyonu'na göre, herhangi bir siyaset değiştirme olmaz ise, 2000 yılına kadar kirlilik 3 kat artacaktır. Buna göre bazı alanlarda ise aşağıda belirtilen artışlar görülecektir:

Genel nüfus	1,5	kat
Kent nüfusu	3	»
Kent artıkları	5	»
Enerji tüketimi	4	»
Elektrik	8	»
Kara taşıtı ve uçak	4	»
Kimya sanayii	6	»
Çelik sanayii	3	»
Çimento sanayii	4	»

Araştırma ve İşlerin yönlendirilmesi Çabası

Var olan tehlikeyi daha iyi anlamak üzere konu araştırmaya başlanmış (bu amaçla 75 milyonluk program yapılmıştır) ve gelecek için bazı yönlendirme temeli saptanmıştır. Araştırma ile ilgili olarak, kirlenmenin insan, hayvanlar ve bitkiler üzerindeki etkilerine dönük çalışmaların hızlandırılması; insan sağlığı, hayvan ve bitki varlığının korunması ile ilgili havanın kalitesinin ölçütlerinin belirlenmesi buyruğu verilmiştir. Zaten, önlem kanallarının bu bulgu yöntemlerinin çoğaltılması öngörülmüştür.

Çalışma alanındaki yönelme, kaloriferlerin denetiminin, otomobiller için köklü bir politika belirlenmesinin genelleştirilmesini, alan amenejmanı içinde (işletmelerin kuruluş yeri, standartlar saptanması) kirlenme korkusunun sistematik olarak ele alınması gerekir.

Devletin koruma önlemleri kirlenme ve zarar verme konusunda yeterli olamazsa, çevre Bakanlığı'nın, programı uygulayacak yetkili yönetimlerle (onlara da 1972 de 6 milyon, 1973 de 7,5 milyon frank verilmiştir.)

Ev çöplerinin toplanması ve işlemden geçirilmesi için de, 115 milyon frank'ı kent ev çöplerine öncelikle harcanmak üzere 185 milyon frank'lık ödenek ayrılmıştır.

SU Politikası :

Su, az rastlanır bir kaynaktır. Fransa'da büyük nehirler ve sayısız ırmaklar olmasına rağmen, ekonomik ve toplumsal evrim sanayide, tarımda ve evlerde ortaya çıkar hızla artan isteği karşılamak zorunluğunu doğurmuştur. Aynı zamanda suların kalitesinin ciddi olarak bozulması da ortaya çıkmış olup barajlar, suyu tüketim yerlerine akıtacak kanallar, her türlü zararlı artıklardan (madensel ve organsal maddeler, zehirli maddeler gibi) arıtma istasyonları sistemleri ile ortak bir düzenlemesi zorunludur. Öte yandan, sulara karşı da koruma gerekir. Bunların hepsi çok pahalıdır ve aynı zamanda da güçlü bir eşgüdüm ister. VI. plân ile ilgili olarak su kaynaklarının korunması ve düzenlemesi dolayısıyle yapılan beş yıllık ödemelerin gelişimi aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Kirlenmeye karşı çok sert olarak savaşmak zorunluğunu belirtmek için, arıtma istasyonlarına, sular komisyonu'nun belirttiğinden daha fazla olarak 700 milyon Frank ayrılması öngörülmüştür. Toplam olarak Devlet Programı için ayrılan ödenekler 1.200 milyon Frank kadardır. Şunu belirtelim ki, bu ödenekler, dağıtım ve esenlik şebekesini kapsamamakta olup yöresel yük olarak (Devlet Yardımı) bilinmelidir.

VI. Plân Döneminde Su Kaynaklarının Düzenlenmesi ve Korunması Gider, (1970 de milyon frank olarak)

	Devlet Ödenekleri		*İlgili Donatı Değeri*	
	En az	*En çok*	*En az*	*En çok*
Arıtma istasyonları	590	680	1935	2240
Büyük barajlar	205	230	400	450
Küçük »	60	75	200	250
Oturulan yerlerdeki sulara karşı savunma	165	200	500	600
Genel incelemeler	75	95	75	95
Toplam	1095	1280	3110	3635
Özel Sanayi tesisleri (Programlanmamış)	—	—	750	1000
Toplam	1095	1280	3860	4635

Havza ajansları :

Fakat, bu yatırımlar yeterli değildir. Bir katkı çalışmasının, bir örneği Avrupa'da olmayan havza ajansları tarafından yapılması gerekir. Bu örgütlenme altı bölge halinde bütün Fransa'yı kapsar: Adour - Garonne, Artois - Picardie, Loir - Bretagne, Rhin - Meuse, Rhône - Mediterrane Seine - Normandie. Görevleri şunlardır:

— Herkesi ilgilendiren yapıtların gerçekleşmesine katılmak;
— Kaynakların en iyi kullanılması ve donatıların ekonomik işletilmesi için ku'lanıcıları uyarmak;
— Havzanın fiziksel bütünlüğü için kullanıcılarda gerekli bilinci yaratmak;
— Malî yüküm eşit olarak dağıtımını ve dağılımını sağlamak.

Bu görevin iki temel yöne VI. plânda iyice belirgindir. Birincisi, işlerin ve mekanizmanın iyice bilinmesi; ikincisi ise, çalışma finansmanının yarattığı sorunlardır. Birincisi için, kirlenme ulusal envanteri öngörüldü, yapıldı. Bu, yardım ve destekleme sistemi ile, su konusundaki araştırmaların ve genel bilginin esaslı bir parçasıdır. Mali sorunlara gelince, ajanslar tarafından yürütülen örgütün özgürlüğü, yatırımcılar ile kirleticiler arasında eşitce üleştirmenin sağlanmasını öngörmektedir. Ödentiler, kirletici sanayiciler tarafından ödenirken yardımlar da yapıyı gerçekleştirenler tarafından karşılanmaktadır. Bu düzenin çalışması, VI. Plân'ın su ile ilgili hedeflerinin gerçekleşmesi için en başta gelen koşullardandır; bu arada başka sistemler olduğu da unutulmamalıdır.

VII. *Plân Çalışmaları :*

Şunu belirtmek gerekir ki, 1974 yılında VI. Plânın çevre korunması ile ilgili olarak ortaya çıkardığı sorunların genişliği, ciddiyeti ve karmaşıklığı plânda öngörülen ölçüde değildir. Olguların, gelecekteki tepkilerinin, hedeflerin bilinmesi, gerekli araçların uygulanması, VII. Plân başlığında bazı kuşkulu durumları ortaya koyacaktır. VII. Plânda, plâncıları düşünceye salmak üzere üç ana hedef öngörülmüştür. Kirlenmeye karşı savaşı sürdürmek; doğal kaynakların ve ortamın yönetimi için yöntemleri ortaya koymak; yeni uygulayımları teşvik etmek.

Çevre ile ilgili bir politika, yalnızca kirlenmelere ve zararlara karşı bir savaş ile sınırlandırılamaz. Etkili olması için, koruyucu çalışmaları artırmak gerekir. Bunlar da düzenleme plânları (ulusal, bölgesel ve yersel) içinde, kamu güçlerinin buyruğu ile, kirleticilere karşı teknik araştırmaların yapılması veya zararlıların başı bozuk yoğunlaşmasının önlenmesi konusuna da yer verilerek yapılabilir. Güncel görüşlere göre, bütün bunlar için geleceğe dönük önlemler düşünülmelidir. Öte yandan, kirleticilere karşı hükümler taşıyan yönergelere aydınlık hükümler konulmalı ve bunlarla ilgili mali hususlar da çok iyi anlaşılır olmalıdır.

BİRLİĞİMİZ 6. GENEL KURULUNDA LEFKOŞE BELEDİYE BAŞKANI MUSTAFA AKINCI'NIN KONUŞMASI

Sayın başkan, değerli meslektaşlarım, değerli konuklar.

Belediyeler arası dayanışmanın, sorunlara ortak çözüm aramanın, birleşerek güçlenmenin somut bir örneğini veren bugünkü Genel Kurulu izlemekten son derece mutluluk duydum, son derece yararlandım. Biz de belediyecilik anlayışı henüz yeni yeni emeklemeye başlayan bir bebek gibidir. Küçük bir örnek vermek gerekirse; yıllardan beri yerel kuruluşlarımız, yerel kuruluşların özüne tümüyle ters düşen bir yöntemle, atama mekanizmasıyla oluşturulagelmişlerdir. Sömürge döneminden Federe Devlet dönemine kadar belediye Başkanı, muhtarlar birer memur gibi merkezi idare tarafından tayin edilmiştir, atanmıştır. 23/Mayıs/1976 günü Federe Devletimizde yerel seçimler yapılmıştır ve bu seçimlerle belediye başkanları halkın iradesiyle işbaşına getirilmişlerdir. Takdir edersiniz ki henüz bir aylık bir geçmişi vardır. Seçimle işbaşına gelen bu yerel kuruluşlarımızın, bu nedenle yılların getirdiği kötü mirasını da çok iyi takdir edeceksiniz.

Sorunlarımız büyüktür, sorunlarımız ağırdır. Ancak, şuna kesinlikle inanıyorum ki sorunlar ne kadar ağır olursa olsun halkla bütünleşerek, halkla elele vererek, halkla kaynaşarak sorunlara ergeç çözüm bulunabilecektir. Bu açıdan sizleri dikkatle izleyeceğiz; sizlerin başarıları, bizler için iyi birer örnek teşkil edecektir. Bir kez daha hepinize saygılar sunarım, özlemle selâmlarım.

TARİHSEL ÇEVRE DE KORUNMALI

(Baştarafı Sayfa 14'de)

Üye belediyeler sayısı artan, daha geniş kapsamlı çalışma olasılığı kazanan Belediyeler Birliği, şimdi, doğa kirliliğinin önlenmesi yanında, tarihsel çevrenin korunması sorununa da eğilmek durumundadır. Kentlerimize özgünlük kazandıran tarihsel çevre ve yapılar, gün günden azalmakta, yok edilmekte, yozlaşmaktadır. Aydınlık, ferah, bahçeli Türk evlerinin yerini standart dikdörtgen apartmanlar almaktadır. Sayın Ulukavak'ın Safranbolu üzerine yazdıkları, bize birçok kentlerimizi anımsatmaktadır:

«Kuzey - Batı Anadolu'nun önemli bir yerleşme ve kültür merkezi olan kentte, Anadolu - Türk sivil mimarisinin en güzel örnekleri günümüze kadar bozulmadan kalabilmiş ve kent dokusu, kentin, kendine özgü nitelikleri nedeniyle kendiliğinden korunabilmiştir.

Hemen hepsi iki katlı geniş evleri, evleri çevreleyen yemyeşil bahçeleri, havuzları, çıkmalı ve bol pencereli, tavan, dolap ve ocak çevreleri ahşap süslemesi odaların yer aldığı konakları, eski ticaret düzenimizin «Lonca» yönetimnden kalma somut örneklerini oluşturan çarşısı, hemen her sokak başında yer alan ve halen devamlı suları akan tarihsel çeşmeleri, her mahallesine dağılmış cami, han, hamam gibi yapıtlarıyla Safranbolu, ilginç bir görünüm içersinde, büyük bir mimarî değer taşımaktadır.»

SAFRANBOLU ÖRNEĞİ

İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, 1975-1976 yıllarında birer haftalık «Safranbolu Mimarî Değerleri ve Folkloru» çalışmalarında, bir yandan yerel halkın bilincini oluşturma, tarihsel mirasın korunması çabalarını sürdürürken, öte yandan kamuoyunun dikkatini bu konuya çekiyordu. Sadece Safranbolu muydu kurtarılacak? Değil elbet. Sözgelimi bir Tekirdağ, bir İzmit, özellikle bir İstanbul hemen anımsanacak kentlerimizin başında gelirdi. Görkemli eski'yi, sade - huzurlu yaşamın simgesi sokakları, yapıları, evleri, tarihsel çevresi, «hava» sıyla birlikte yaşatmak gerekiyordu. Birlik Genel Sekreteri Avni Öztüre ile Gerede'den geçerken, Safranbolu örneği, bahçeli eski Türk konaklarına, evlerine, sokaklarına hüzünle baktık. Apartmanlaşma daha girmemişti kente, o denli etkili değildi. Ama koşullar zorluyordu. Zorlayacakt. Safranbolu Belediye Başkanı şunları ekliyordu:

«İlerde, «mimarî değerlere sahip Safranbolu gibi bir kentimiz vardı, ne yazık, koruyamadık» diye dögünmek ve yakınmak istenmiyorsa, daha fazla gecikilmemelidir. Çünkü, günümüze kadar «dede yadigârı» ve «baba mirası» olarak kişisel çabalarla korunabilmiş Safranbolu evlerini ve tarihsel çevreyi korumağa, her kentimizde olduğu gibi, Safranbolu'da da, sosyal değer ölçülerinin değişmesi ve ekonomik baskılar sonucu, bundan sonra, kent halkının da, belde yönetiminin de gücü yetmeyecektir.»

ESKİ İZMİT'TEN NE KALDI?

Sanat Dünyamız dergisinin Eylül 1976 sayısında Reha Günay'ın, Safranbolu Evleri ve Koruma Gereği adlı ilginç yazısını okurken, tarihin en eski kentlerinden birini, bizim İzmit'i anımsadım. Avni Öztüre, «Nicomedia (İzmit) Tarihi» adlı yapıtında İzmit'te korunmaya değer yapıları da saymış, özelliklerini anlatmış, fotoğraflarını vermişti. Öztüre ile Gerede'ye gidişimizde, Safranbolu evlerini andırır bahçeli konakları gördük de yitip yerlerini beton bloklara bırakmamalarını diledik. Yapı ve Kredi Bankası'nın bir kültür hizmeti olarak Vedat Nedim Tör yönetiminde yayınladığı Sanat Dünyamız «tarihî mirasımız»a sahip çıkıyor, Türk Sanatı'nı koruma, yaşatma savaşında üstlendiği görevi başarıyla sürdürüyordu.

Sayın Günay, Safranbolu evlerinin renkli fotoğraflarıyla süslü yazısına şöyle giriyordu: «Son yüzyılda yeni enerji kaynakları, yeni güçler, çabuk haberleşme sistemleri ekonomiyi ve sosyal yapıyı hızlı bir değişime itmiştir. Geçirdiğimiz Kurtuluş Savaşı'ndan sonra siyasal ve kültürel Devrimler de bu değişimleri hızlandırmıştır. Geleneklerin baskısı kalkmış, ancak yanlış bir yorumla her yenilik ilericilik sayılmaya, her eski hor görülmeye başlanmıştır. Rahatlık ve kolaylık büyük ölçüde herkese sunulmakta, toplumumuz da çekinmeden sevinçle bunları almaktadır. Artık beğeniler de, moda ve reklâmcılık yolu ile güdülmeye başlanmıştır. Sonunda yaşam biçimi yanında kentlerimiz ve mimarlığımız da bu değişimin içine girmiştir. Değişimler sorumsuz ve sınırsız olamaz. Belirli bir çağdaki kültürel, sosyal ve ekonomik ortamın ürünü olan mimarlık yapıtlarımızın korunarak bizden sonraki kuşaklara belge olarak devredilmesi zorunluluğu vardır. Bilimin egemen olduğu bu çağda bilimsellik bu demektir. Batı, çoktan bunun farkına varmıştır.»

Tarihsel kalıntıları önce depremler silmiş süpürmüş İzmit'te. Şimdi de biz elimizden geleni esirgemiyoruz. Dolgu toprak üzerine sekiz kat apartmanlar dikerek hem.

KORUMA'NIN İKİZLERİ YAŞATMAZ HAŞERELERİ



SAĞLIĞINIZ İÇİN RUHSATLI AEROSOL SEÇİN

KORSİN ve ANTİ-ROACH
Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığının ruhsatını haizdir.



KORUMA TARIM İLAÇLARI A.Ş.

Dursun Han Salıpazarı - İstanbul Tel. : 49 91 50.- Satış : 49 42 50

OTOMARSAN'dan yepyeni bir Mercedes-Benz daha!..

0 309 D

(22 kişilik Midibüs)







Konforlu

Yeni, 0 309 D Mercedes-Benz midibüsün kumaş ve sun'i deri kaplı, poliüretan köpüklü koltukları son derece rahattır. Şöför koltuğu ileri-geri, aşağı-yukarı ayarlanır. Vantilatörlü kaloriferleri, havalandırma kanalları, üst hava klapeleri, sürgülü yan camları, konforunu arttıran diğer özellikleridir. Arkada ve sağda bir, solda iki bagaj yeri vardır. 2.0 m^3 hacmindeki bu bagaj kapasitesi, işletmecilere ve yolculara büyük rahatlık sağlayacaktır.

Güçlü

0 309 D midibüslere, güçlü Mercedes-Benz dizel motoru yerleştirilmiştir. Dört silindirli motoru, 95 beygir gücündedir. Beş ileri, bir geri vitesi tam senkromeçlidir. Süspansiyonu çelik makaslıdır. Takviyeli çelik şasisi, çelik saçlardan yapılmış, kaynak ve perçinli sağlam karoseriyle kaplıdır. Frenleri vakum takviyeli ve iki akımlıdır.

Ekonomik

Bugüne kadar, ünlü 0 302'leriyle uzun mesafe ulaşım sorununu çözümleyen OTOMARSAN, şimdi de güçlü, konforlu, emniyetli 0 309 D tipi, 22 kişilik yepyeni Mercedes-Benz midibüs ile yakın mesafe ulaşımına en ideal çözümü getiriyor.
Bütün bu üstün nitelikleriyle 0 309 D midibüs, il-ilçe, ilçe-köy arası ulaşımı; fabrika, okul, otel servisleri; turizm; otobüs ve uçak terminal seferleri ve küçük belediyelerin yolcu taşıma hizmetleri için en ideal araçtır.

"0 309 D Güvenli yakın ulaşım için"





OTOMARSAN

"Yurt dışına taşan kuruluş"

P.K. 2 Davutpaşa - Istanbul Tel 76 05 55

YENİLİK...



SERT PLASTİK YAĞMUR DERELERİ VE İNİŞ BORULARI

EN BÜYÜK BİNALARDAN EN KÜÇÜK YAPITLARA KADAR GÜVENLE KULLANACAĞINIZ **PİMAŞ SERT PLASTİK YAĞMUR DERELERİ VE İNİŞ BORULARI** SIZDIRMAZ, PASLANMAZ, KOLAYLIKLA MONTE EDİLİR, GÜZEL BİR GÖRÜNÜŞE SAHİPTİR, BOYAMAYA İHTİYAÇ GÖSTERMEZ, UZUN ÖMÜRLÜDÜR.

PİMAŞ

PLASTİK İNŞAAT MALZEMELERİ A.Ş.

Satış : Büyükdere Cad. No. 33 Şişli - İstanbul Tel. : 46 70 75-76-77   Fabrika : Çayırova - Gebze